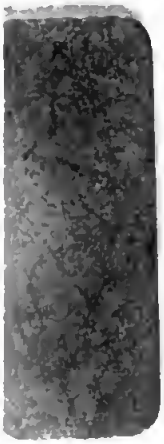
KAPITÄNLT. v. MOLLERS LETZTE FAHRT

F0813
SE45



Library
of the
University of Wisconsin

Digitized by Google

Kapitänleutnant

v. Möllers letzte Fahrt

Alle Rechte, auch das der Ueberſetzung, vorbehalten.
Copyright 1917 by Auguſt Scherl G. m. b. H., Berlin.

Kapitänleutnant v. Möllers letzte Fahrt

Von

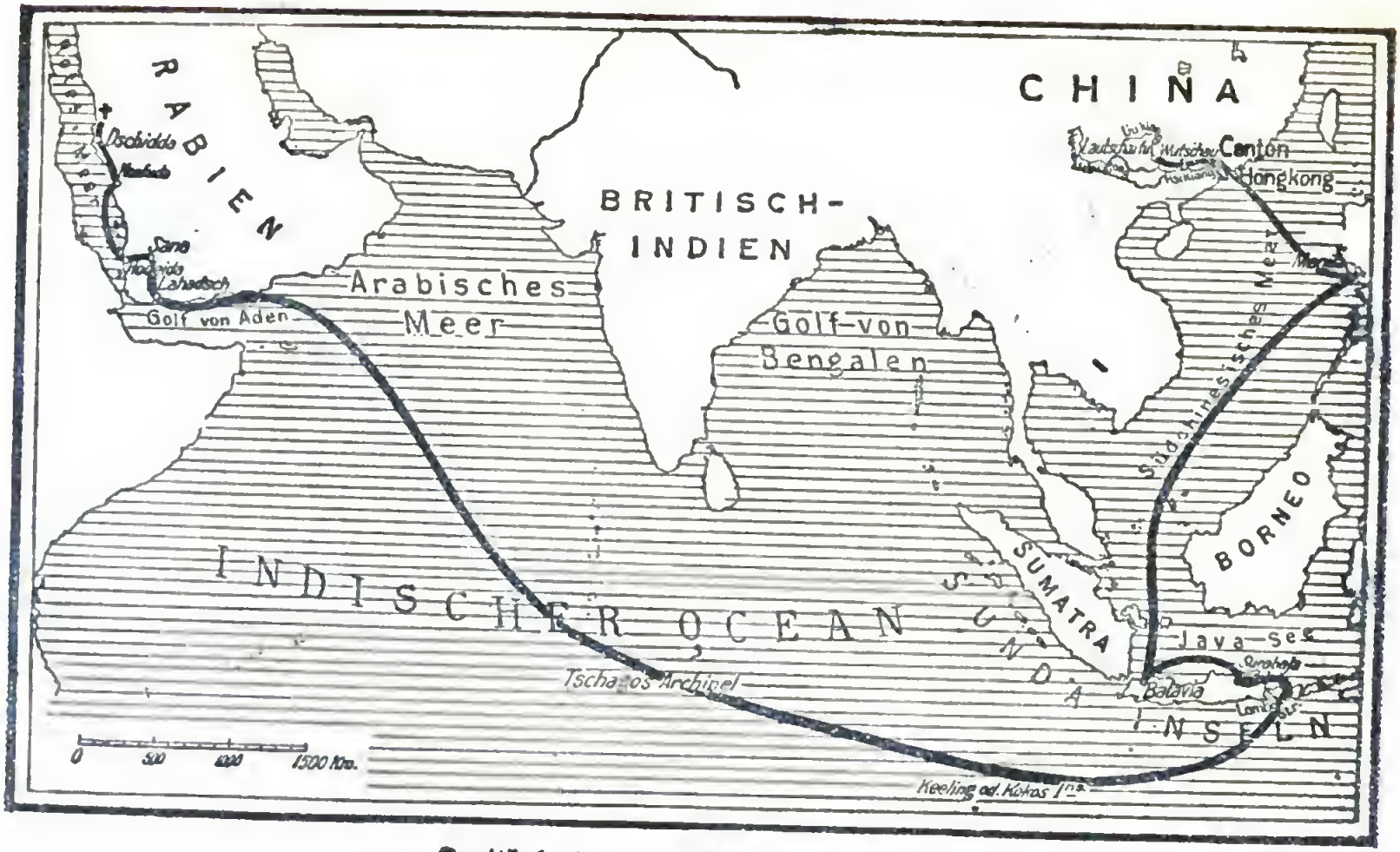
K. E. Selow-Serman

*

1. bis 100. Tausend

Druck und Verlag von August Scherl G. m. b. H.
Berlin

PRINTED IN GERMANY



Kapitänleutnant v. Möllers letzte Fahrt

Inhalt

Seite

Tsingtau-Lied 7
Auf dem Hsikiang 9
Hochwasser 20
Krieg 40
Nach Manila 50
Interniert 66
Weddigen 76
Wieder interniert 85
Im Mauritius-Orkan 94
In die Wüste 111

280812
JUL 18 1924
F0813
.SE45

Tsingtau-Lied

Verfaßt von Kapitänleutnant v. Möller

In Hongkong die Winde,
Sie wechseln geschwinde,
Mal lau und gelinde,
Mal heftig, mal rauh.
Umgeben von Riffen,
Von Bojen und Schiffen,
Ein bißchen bekniffen,
Da liegt die Tsingtau.

Der Pik, der schaut munter
Auf dies Kunterbunter
Von oben herunter,
Auf glitzerndes Blau.
Die Wolken, sie schweben
Am Pik, bleiben kleben
Und unten bleibt eben
Allein die Tsingtau.

Im Delta da fahren
Die Dschunken zu Paaren,
Die Jampans in Scharen
Und machen Radau,
Doch leis und bedächtig,
So grau und so prächtig,
Bewaffnet und mächtig
Erscheint die Tsingtau.

Im Westfluß, da fährt sie,
Viel Freude bescheert sie,
Viel Wasser begehrt sie
Bis rauf nach Lungtschau.
Und jeder verehrt sie,
Den Handel vermehrt sie,
Doch Kohlen verzehrt sie,
Die kleine Tsingtau.

Man lebt auf dem Lande,
Man badet am Strande,
Man ſchwimmt auf dem Sande,
Man trinkt auch Kakau.
Man dreht die Maſchinen,
Man ſpielt Mandolinen,
Das ganze heißt dienen
An Bord der Tſingtau.

Wo Deutſche auch wohnen,
Da zeigt man Kanonen,
Beſucht die Miſſionen,
Die Zeiten ſind mau,
Wenn bei den Chineſen
Ein Totſchlag geweſen,
Dann ſchrei'n Kantoneſen:
Wo bleibt die Tſingtau?

Die Zeit geht behende,
Sie iſt bald zuende,
Adieu liebe Sände,
Adieu mein Tſingtau,
Zur Heimat geht's wieder,
Zu Mutter und Brüder,
Wir kehren nicht wieder
Zurück zur Tſingtau.

Kapitänleutnant v. Möller †
Kommandant S. M. S. „Tsingtau“

Auf dem Hsikiang

Ein leichtes Knirschen unter dem Schiffsboden . . . einige kurze Stöße . . . ein scharfer Ruck . . . „S. M. S. Tsingtau" sitzt auf einer Sandbank fest.

„Beide Maschinen Stopp!"

Braunes Wasser quirlt zu beiden Seiten und am Heck auf, ganze Lehm- und Schlickklumpen kommen hoch. Das Schiff ist festgekommen. Bisher war die Reise, seit der Abfahrt von Kongmoon, wo Schießübungen abgehalten wurden, glatt verlaufen.

„Eine verteufelte Geschichte!" wendet sich der Kommandant, Kapitänleutnant v. Möller, an seinen neben ihm auf der Brücke stehenden Wachtoffizier, Leutnant z. D. v. Wenckstern. „Wenn das Wasser nicht bald steigt, sehe ich schwarz für unsere Ankunft in Wutschau!"

Am Bug, am Heck und an den Seiten sind ein Dutzend Leute damit beschäftigt, mit gemarkten Stangen die Wassertiefe zu messen und festzustellen, wo das Schiff aufsitzt. Vorne weist das Wasser schon wieder zwei Meter Tiefe auf. Die Sandbank, die nach Steuerbordseite abfällt, beginnt in der Höhe der

Brücke. Vom Schornstein bis fast zum Heck muß „Tsingtau“ festsitzen: keine 90 Zentimeter Wasser! Während auf der Brücke nach den Peilungen überlegt wird, wie das Schiff loskommen kann, klingt's von unten in unverfälschtem Hamburger Platt herauf: „Du Koarl, willt wi beid' mol öwer Board jumpen unn em losschuwen?“ Prompt kommt die Antwort zurück: „Tja Hein, denn will ick öwer erst min Boadeanzug antrekken!“

Ein leises Schmunzeln oben auf der Brücke.

„Steuerbord 10, beide Maschinen Äußerste!“

Wieder färbt sich der Strom unter dem dunkelbraunen Sand und Schlick, den der Schraubenwirbel vom Grunde hochjagt; keine Bewegung aber kommt in das Schiff. Schwer lastet „Tsingtau“ auf dem Sande, die Landmarken bleiben unverändert.

„Stopp! Beide Maschinen große Fahrt rückwärts!“ Eine halbe, eine ganze Minute peitschen die Schrauben das Wasser.

„Stopp! Beide Maschinen äußerste Kraft voraus!“ Da! Ein leises, kaum merkbares Zittern. Das Schiff neigt sich nach Steuerbord über, knirschend rutscht es von der Sandbank herunter, liegt grade, ist frei! Mit halber Fahrt, äußerst vorsichtig, wird der Weg stromaufwärts fortgesetzt.

Das in Südchina stationierte Flußkanonenboot „Tsingtau“ ist am 16. Mai 1914 von Kongmoon in der Mündung des Hsikiang (Westfluß) abgegangen, um von Wutschau aus Erkundungsfahrten in unbe-

kannte Flußgebiete der Provinz Kwangsi vorzunehmen und die deutsche Kriegsflagge dort zu zeigen. Eine für Offiziere und Mannschaften des kleinen Fahrzeugs äußerst interessante, aber keineswegs leichte Aufgabe. Der älteste Mann an Bord ist kaum Mitte der Dreißig, allen wohnt der Drang, der in jedem Deutschen sitzt, inne, Fremdes zu schauen, Neues, Ungewohntes zu erleben. Jeder freut sich der kommenden Tage, die sicherlich Zwischenfälle der mannigfachsten Art bringen werden. Nur wenige größere Städte weist die Karte auf, was dazwischenliegt, ist unbekanntes Land. Die kühnsten Hoffnungen werden an die Fahrt geknüpft: Jagdabenteuer, Fischerei, Zusammentreffen mit Piraten, Erwerb echt chinesischer Raritäten; je nach Liebhaberei.

Langsam gleitet „S. M. S. Tsingtau" gegen die Strömung an. Vom Löß, dem chinesischen Lehm gefärbt, wälzen sich die gelben Fluten in schnellem Laufe dem Meere zu. Voraus kommt eine Dschunke in Sicht. Das riesige, gezackte, braune Segel leuchtet im hellen Sonnenschein schon von weitem herüber. Zwei ungeheure Glotzaugen sind in grellen Farben zu beiden Seiten des Bugs aufgemalt. Fast unheimlich ist der Eindruck, als schöbe sich irgendein phantastisches Seeungeheuer herauf. Bis unter das Segel türmt sich die Ladung, die aus Ballen getrockneter Häute besteht. Stumpfsinnig hockt die Mannschaft an Deck herum. Eine unheimliche Gesellschaft, mit der man im Anfang so gar nichts anzufangen weiß, weil sie sich gleichen, wie ein Ei dem andern. Alle

ſcheinen die gleichen ſtarren Geſichter zu haben, auf denen nicht die geringſte Regung eines eigenen Innenlebens zu erkennen iſt. Alle tragen ſie das blaue, billige Nankingzeug. Erſt wenn man ſie länger kennt, lernt man ſie unterſcheiden.

Gleichgültig ſchweifen nüchterne Augen von drüben über das Kriegsſchiff hinweg ins Leere. Auf hohem achteren Aufbau ſteht der Mann am Steuer. Schnell rauſcht die Dſchunke mit dem Strom vorbei, wie ein Bild aus längſt entſchwundenen Jahrtauſenden anmutend. Kein Laut, keine Bewegung an Bord, als ſeien es nicht lebende Menſchen.

Zu beiden Seiten gleitet das Ufer entlang. Bis zu fünfzehn Metern hebt es ſich ſtellenweiſe, kommt näher bald, um wieder weiter zurückzutreten. Aus bläulichem Dunſte leuchten in der Ferne Bergzüge herüber, von deren Spitzen der kahle Fels im Sonnenglanze ſchimmert, wie ewiger Schnee. Die Gegend iſt ziemlich belebt, reger Verkehr herrſcht. Wie eine endloſe Flut dehnen ſich gelbe Reisfelder bis an den Horizont, wo die Berge ragen. Zwiſchen ſchlankem, grünbelaubtem Bambus glänzen helle Mauern einzelner Gehöfte, über denen ſich Schilfdächer wölben. Als Anſteuerungsmarken und gleichzeitig als Wahrzeichen der Gegend dienen die eigentümlich geformten Pagoden, die ſich auf kleinen Anhöhen erheben. In ſtrahlendem Sonnenſchein liegt die Gegend. Auf den Feldern arbeiten Leute, auf den Wegen ziehen ungefüge einräderige Karren langſam dahin.

In einer ſtillen, ſchilfumſtandenen Bucht ſielen ſich Waſſerbüffel. Bis an den Hals ſtecken ſie in ihrem geliebten Schlamme, nur der wild anmutende zottige Schädel mit den großen gutmütigen Augen ſieht aus dem Waſſer hervor. Ruhig, gleichmäßig döſen ſie, kaum daß der Kopf ſich dahin wendet, wo eben das deutſche Schiff vorbeizieht. Oben am Ufer ſteht ein altes Tier, das erſtaunt nach dem ſchnaubenden Ungetüm herüberäugt. Ein kleiner, kaum vierjähriger Chineſenjunge, der mit Waſſer wohl kaum noch während ſeiner kurzen Erdenlaufbahn Bekanntſchaft gemacht hat, ſo dreckig iſt er, ſitzt auf ſeinem Rücken. Auch ihn läßt das Schiff völlig kalt. Eine ſture Geſellſchaft! Fremd in ihren Anſichten und der Auffaſſung vom Leben. Viele Jahrzehnte gehören wohl dazu, ſie aus ihrer unheimlichen Ruhe aufzuſtören!

Der Fluß verbreitert ſich, die hier niedrigen Ufer treten zurück. Die Strömung wird geringer, die Gefahr des Feſtkommens ſteigt durch die Verflachung. Dauernd peilen die Leute von Deck aus die Waſſertiefen. Mit geringer Geſchwindigkeit, äußerſt vorſichtig ſetzt „Tſingtau“ ihren Weg fort.

Weit voraus ſind die Segel zweier Dſchunken zu ſehen, die quer zum Strom fahren. Auf der oberhalb liegenden flammt ein Blitz, ſtarker Pulverqualm wälzt ſich am niedrigen Bug auf, ein ſchwacher Knall kommt herüber. Eine Kriegsdſchunke, die ſoeben einen Piraten gefaßt hat. Daß der Flußräuber ſelbſt an der Arbeit iſt, ſcheint ausgeſchloſſen, da ihm das

herankommende Kriegsſchiff, deſſen charakteriſtiſche Formen ihm wohlbekannt ſind, bei der Ausübung ſeines Handwerks etwas unheimlich ſein dürfte.

„Geſchütze und Maſchinengewehre klar!“ Ein eiliges Haſten an Deck, Munition wird gemannt, die Geſchütze werden geladen, Patronengurten in die Maſchinengewehre eingezogen.

Drüben geht die Jagd weiter. Vergebens verſucht der Pirat das Ufer zu erreichen, die ſchnellere Kriegsdſchunke kneift ihm den Weg ab. Einen Augenblick darauf ſcheint er ſeine Abſicht geändert zu haben, will ſtromabwärts entkommen. Einen Augenblick nur. Weiß er doch zu genau, daß das ihm entgegenkommende Kriegsſchiff ein viel gefährlicherer Gegner iſt als der bisherige Verfolger. Wieder blitzt es auf der Kriegsdſchunke auf, von der jetzt zwei bunte chineſiſche Flaggen wehen. Ein Treffer. Die Vollkugel fährt aus dem uralten Vorderlader und reißt einen erheblichen Fetzen aus dem Segel des Räubers, deſſen Geſchwindigkeit ſich mehr und mehr verlangſamt. Raſch nähern ſich die beiden Dſchunken. Aufgeregt hetzt die Mannſchaft an Deck des zuerſt herankommenden Piraten herum. Der Mann am Steuer wirft ſich mit voller Wucht gegen die Pinne, laute Kommandorufe, Schreien, Fluchen tönt herüber. Weit mehr Leute ſcheinen an Bord, als zur Bedienung des Fahrzeuges erforderlich ſind. Alle in dem blauen Nankinganzug mit nacktem Oberkörper. Geradezu verboten ſehen ſie aus. Einige verſuchen, auf dem achteren kleinen Maſt ein Segel zu hiſſen, andere

wieder laufen mit Flinten eines anſcheinend uralten Syſtems nach dem hohen Aufbau und beginnen nach dem Verfolger hinüberzuſchießen, der das Feuer ſofort erwidert. Ein wildes Geknalle hebt an, bald hier, bald da ein Schuß, dann wieder eine ganze Salve. Schon jetzt iſt zu ſehen, daß die Kriegsdſchunke überlegen, ein Eingreifen der „Tſingtau" alſo unnötig iſt.

Wieder ſauſt eine Kugel heran, trifft auf Deck, mitten in den Knäuel der zuſammengedrängten Piraten, und ſchlägt ein halbes Dutzend Leute zu Boden. Vierkant drehen ſie auf Land zu, um wenigſtens das nackte Leben noch zu retten. Zu ſpät! Das zerfetzte Segel gibt dem Schiff keine Geſchwindigkeit mehr, näher und näher rauſcht der Verfolger, ununterbrochen feuernd, heran. In Todesangſt — wiſſen ſie doch, was ihrer harrt — ſpringt ein Teil der Leute über Bord. Die Strömung faßt ſie, wirbelt ſie herum und entführt ſie abwärts. Jetzt iſt die Kriegsdſchunke heran, geht am Piraten längsſeit und macht feſt. Mit Säbeln und Piſtolen ſpringen Soldaten herüber, bereit, jeden Widerſtand zu erſticken. Im Handumdrehen iſt das Werk getan. Wer noch lebt, wird gefeſſelt, daß er auch nicht ein Glied rühren kann, und wie ein gefüllter Sack an Bord der Kriegsdſchunke geworfen. Die meiſten freilich ſind vorher ſchon unter den Kugeln gefallen oder ertrunken. Dann wird das erbeutete Fahrzeug in Schlepp genommen und nach Wutſchau zugehalten, wohin auch S. M. S. „Tſingtau" ihren Weg fortſetzt.

Eine rieſige, zinnengekrönte Mauer umgibt die

Stadt, aus deren Mitte ſich eine Anhöhe erhebt. Ein Gewimmel alter, halbverfallener Häuſer, ſchmaler, winkeliger Gaſſen und Gäßchen, aus denen nur ſelten anſehnlichere Gebäude, die Sitze der Regierungsbehörden, ragen. Beſſeren Eindruck macht das Geſchäftsviertel zwiſchen der Mauer und dem Fluß. Die Straßen ſind reinlicher und breiter, die Häuſer anſehnlich. Längs des Ufers iſt auf dem gelben Schlick die Kaimauer aufgeführt. Einige Hulks europäiſcher Firmen, die Anlegeplätze der kleinen Flußdampfer liegen dicht am Ufer vor mehreren Ankern am Bug und Heck. Laufplanken führen an Land.

Eine Stunde nach dem Kampf der Kriegsdſchunke mit den Piraten raſſelt der Anker des Kanonenbootes in den Grund. Kaum liegt „Tſingtau", die in Wutſchau wohlbekannt iſt, ruhig, als auch ſchon vom Ufer kleine chineſiſche Zampans abſtoßen. Geſchäftstüchtige Schiffshändler kommen längsſeit. In fließendſtem Pidgeon-Engliſch preiſt der Bumboatsman Wong-ſa Eier und Hühner für einen lächerlich billigen Preis an, der aber trotzdem den richtigen Marktpreis noch immer um ein Vielfaches überſteigt. Einige der neu an Bord gekommenen Leute wollen ſich das gute Geſchäft, ein Dutzend Eier für fünfundzwanzig Cents erwerben zu können, nicht entgehen laſſen, werden aber ſchleunigſt von den alten, erfahrenen Tſingtau-Leuten belehrt, daß ſie die Preiſe nicht verderben dürfen. Tatſächlich ſehen ſie ſofort, daß Wong-ſa, in ſchneller Erkenntnis, daß es hier keinen übermäßigen

Profit gibt, ſich grinſend ob der deutſchen Geſchäftstüchtigkeit mit zehn Pfennig für das Dutzend begnügt.

Gegen Abend meldet ſich der chineſiſche Lotſe Ah Koo mit ſeinen beiden Gehilfen an Bord, eine für die Weiterfahrt ſehr wichtige Perſönlichkeit, da es jetzt in unbekannte Flußgebiete geht, deren dauernde Veränderung durch Hochwaſſer, Strömung uſw. in Karten und Büchern nicht feſtgelegt werden kann. Nur jahrelangen, ſtändigen Befahrern offenbart der Fluß ſeine Geheimniſſe und läßt ſie aus Strömungen und Wirbeln die richtige Fahrſtraße erkennen.

Bei Tagesanbruch geht die Fahrt ſtromaufwärts los. Das Bett wird enger, die Strömung reißender; höher, bis zu zweihundert Meter hebt ſich das Ufer, ſteiles, kahles Geſtein ſchiebt ſich heran, das in jäher Wand zum Waſſer abfällt. Die Durchbruchsſtelle des Fluſſes durch den Fels, von dem noch Riffe und Klippen im Bette ſelbſt, um die das Waſſer in ſchäumenden Wirbeln hinwegſchießt, zeugen: Die Kau-Wei-Hau-tan-ſchnelle, die ſich faſt zwei Kilometer weit dahinzieht und wegen ihrer Gefährlichkeit berüchtigt iſt. Jetzt heißt es aufpaſſen.

Ruder- und Maſchinenkommandos jagen einander. Ununterbrochen wirbelt der Rudergänger das Rad bald nach rechts, bald nach links herum; bald ſtoppt die eine Maſchine, während die andere mit äußerſter Kraft voraus arbeitet, dann wieder geht die eine zurück, um die Rudermanöver zu unterſtützen. Haarſcharf geht es an Wirbeln vorbei. Jetzt liegt

„Tſingtau“ quer zum Strom, im nächſten Augenblick wirbelt ſie herum und jagt mit äußerſter Kraft voraus. Langſam, unendlich langſam nur verſtreichen die Minuten, deren jede das Ende bringen, das deutſche Schiff auf die Klippen werfen kann. Mit unheimlicher Wucht preßt ſich das Waſſer durch das enge Felſentor, die Luft iſt erfüllt von dem Brauſen und Singen der dahinſchießenden Maſſen.

Ah-Koo trabt von einem Ende der Brücke zum anderen. Er iſt Südchineſe, viel temperamentvoller als ſeine Landsleute aus dem Norden des Reiches. Trotzdem bleibt er eingermaßen ruhig, führt das Schiff ſicher durch das gefährliche Fahrwaſſer. Wenige Minuten noch, dann treten die drohenden Felſen weiter zurück, das Bett wird breiter und flacher. Die Schnellen ſind überwunden, gleichmäßig, ohne Wirbel fließt der Strom wieder dahin.

Dicht unter Land quält ſich eine Dſchunke durch die Schnellen. Vom Oberteil des Maſtes führen Leinen an Land, an denen ungefähr ſechzig Kerle, mühevoll auf ſchmalen Steigen kletternd, das Schiff vorwärts treideln. Stundenlang arbeiten ſie, um durch die Schnellen zu kommen, die „Tſingtau“ ſoeben paſſierte. Plötzlich dringt ein wildes Rufen und Schreien herüber: Die Hauptſchleppleine iſt gebrochen! In wirrem Knäuel ſtürzen die Treidelmannſchaften über- und durcheinander. Einen Augenblick ſpäter ſchlägt die Dſchunke quer zum Strom, die Treidelmannſchaften laſſen die übrigen Leinen, die ſie noch krampfhaft umklammerten, los. Das Schiff iſt nicht mehr

zu halten. Sekunden ſpäter ſtößt es auf eine Klippe auf, wird wie Papier herumgedreht. Ein dröhnendes Krachen, wildes Geſchrei .... Die Dſchunke kentert, verſchwindet. Menſchen und Schiffstrümmer treiben talabwärts. Jeder Rettungsverſuch iſt ausgeſchloſſen. Weit unterhalb erſt gibt der Strudel die Leichen von ſich.

Hochwasser

Das Flußbett wird immer seichter. Langsam windet sich „Tsingtau“ durch die schmale Fahrrinne. Der Wasserstand ist außergewöhnlich niedrig, da die Schneeschmelze in den birmanischen Grenzgebirgen in diesem Jahre sehr spät eingesetzt hat und die heiße Sonne Südchinas das Wasser schnell verdunsten läßt. Tage, vielleicht Stunden dauert es noch, und ein weiteres Vordringen stromaufwärts bis an das gesetzte Ziel wird überhaupt unmöglich. Allerdings muß die Schneeschmelze täglich eintreten. Wenn nur das Wasser dann nicht zu plötzlich herunterkommt! Das Unheil, das auf den weiten ebenen Uferlandschaften angerichtet werden kann, ist gar nicht abzusehen.

Tenschien kommt in Sicht. Schon sind die Mauern und Häuser der Stadt deutlich zu erkennen, da stellt sich das Schicksal in Gestalt der Hwanghwa-Kiang-Barre hemmend in den Weg. Keine achtzig Zentimeter Wasser mehr, und kaum eine halbe Seemeile entfernt springt grell leuchtend weißer Sand aus dem Flusse. Es geht nicht weiter. Also Anker in den Grund und abwarten, bis das Wasser steigt. An Bord herrscht nicht gerade Trauer darüber, daß die Fahrt unterbrochen wird. Die Hitze ist allmählich

trotz des doppelten Sonnenſegels drückend geworden, ringsherum flirrt und flimmert die Luft, das warme Flußwaſſer ſpiegelt die Sonne ſo grell wieder, daß die Augen ſchmerzhaft geblendet werden, das Zeug, das doch wahrlich dünn genug iſt, klebt bei der geringſten Bewegung am feuchten Körper an. An Land iſt es zwar nicht beſſer, dafür aber gibt es wenigſtens Abwechſlung.

Die Feuer unter den Keſſeln werden gelöſcht. Was nur einigermaßen entbehrlich iſt, erhält Erlaubnis an Land zu gehen. Nicht allerdings, ohne daß der Erſte Offizier den „Gewehrträgern“ beſorgt einſchärft, recht vorſichtig zu ſein und nicht etwa zahmes, chineſiſches Viehzeug, das käuflich bedeutend billiger zu erwerben iſt, anzuſchießen. Das ſoll nämlich, obwohl keiner es geweſen ſein will, wiederholt vorgekommen ſein.

In Trupps ziehen die Leute los. Die einen wenden ſich nach der Stadt, um Raritäten und was es ſonſt Begehrenswertes gibt, zu erwerben, die anderen ſtreifen durch die Flußniederung, um dort zu jagen. Die an Bord bleiben, tröſten ſich ſchließlich damit, daß morgen an ſie die Reihe kommt und die Kameraden dann zu Hauſe bleiben dürfen. Aus weiter Ferne klingen vereinzelte Gewehrſchüſſe herüber: die Jäger ſind an der Arbeit. Spät nachmittags, als die Sonne zur Rüſte zu gehen beginnt, findet ſich alles wieder ein und — ein wahrer Tierpark mit ihnen. Die Jäger ſind zuerſt zur Stelle. Sie haben einen Rehbock erlegt und durch ein Keſſeltreiben zwei Rehkälber erbeutet, die ſie jetzt mitbringen. Sorgfältig werden

die hübschen Tierchen an Deck gehoben. Während der Bootsmann noch über den ungebetenen Zuwachs an Bord schimpft und in schwerer Sorge überlegt, wo er die Gäste unterbringen kann, erstirbt ihm vor dem, was die nächsten Minuten bringen, das Wort im Munde. Mehrere Zampans legen an Backbord an, und die zweite Jagdkarawane entsteigt ihnen mit ihrer Beute. Voran kommt ein Gürteltier, das der glückliche Besitzer liebevoll auf dem Arm trägt, dahinter in einem Bastkorbe eine meterlange Schlange, die recht harmlos ist, wenn sie auch gefährlich aussieht, und zwei Uhus, die leise krächzend mit ihren großen gelblichen Augen ins Helle starren. Zum Schlusse folgt noch ein bedeutend weniger harmloser Gast, eine wilde junge Tigerkatze. Der Eigentümer, der auf seine Beute sichtlich stolz ist, hat sie angeleint, hält sie aber durch eine lange Bambusstange in sicherer Entfernung von seinem Körper; fauchend und um sich schlagend wehrt sich das Tier gegen seine Einschiffung. Bis hierher hat der Bootsmann, dessen Augen in ungläubigem Schreck immer größer werden, seinen Zorn noch unterdrückt. Drei Hunde mit zwei Jungen gehören ohnedies schon zur Besatzung. Eine Schlange, zwei Rehe, zwei Uhus . . . . Grimmiger wird seine Miene, und als jetzt der letzte Gast, die Tigerkatze, erscheint, bricht er in echtem Danziger Idiom los:

„Nu fehlt bloß noch, daß Einer von Euch mit 'nem Elefonten kommt, dann schmaiß ich Euch aber hailig mitsomt Eirem Viehzaig über Bord, wir sind doch hier in keiner Arche Noah nich!“

Nach einigem Hin und Her findet aber alles Unterkunft, und der Erzürnte beruhigt sich. Lange freilich dauert die ganze Herrlichkeit nicht. Die Tigerkatze hat am nächsten Tage schon, wahrscheinlich aus Gram über den Verlust ihrer Freiheit, wie ihr Besitzer behauptet, Selbstmord begangen, indem sie sich an ihrem Seil erhängt, ein Reh springt über Bord und ersäuft, und das andere geht später elendiglich an Überfütterung zugrunde.

Wie im Fluge ziehen die Wochen dahin. Zahlreiche Chinesen kommen aus der Stadt, kauern am Ufer hin und sehen stundenlang dem Leben und Betriebe an Bord des Kriegsschiffes zu. Mit echt chinesischer Findigkeit ist auch sofort ein „fliegender Teehändler" und ein Garküchenmann zur Stelle. Eines Tages macht sich besondere Bewegung an Land bemerkbar. Es wimmelt oben von blaugekleideten Leuten, und immer mehr noch strömen zusammen. Dann naht aus einem der Stadttore ein seltsamer Zug. Voran ein Mann mit einer hölzernen Tafel, auf der chinesische Schriftzeichen prangen. Dahinter kommen zahlreiche Soldaten mit Gewehren und Spießen. In ihrer Mitte führen sie eine schlotternde Gestalt in blauem Nankingzeuge, einen anscheinend älteren Mann, dessen Hände auf den Rücken gebunden sind. Im Geschwindschritt kommen sie, gefolgt von einem Schwarm Neugieriger, das Ufer hinab. Auf einem kleinen Platze wird Halt gemacht. Die Menge teilt sich, die Tafel wird mit einem Pfahl in die Erde gestoßen und der Gefesselte darangelehnt.

Eine Exekution: Der Delinquent ist ein früherer Mandarin, den erst jetzt, einige Jahre nach der Revolution, an der auch er sich beteiligte, sein Schicksal ereilt. Mit Berücksichtigung seines früheren Standes wird er gnadenhalber nicht geköpft, sondern erschossen.

Ein Kommando. Ein wildes Geknatter, das eine Salve darstellen soll, folgt. Der Mann am Pfahl rührt sich nicht. Starr, mehr tot als lebendig, blicken die glanzlosen Augen in die Mündungen der rauchenden Gewehre. Ein zweiter Befehl, eine zweite „Salve." Dann erst knickt der Gerichtete schwerfällig zusammen und stürzt nach vorne über. Er ist tot. Die Verwandten erhalten den Leichnam zur Bestattung und dürfen ihn am nächsten Tage wegbringen.

Steuerbord voraus liegt die Sandbarre. Seit Tagen schon schimmert ihr weißer Sand im grellen Sonnenlichte. Fast stündlich scheint sie zu wachsen und sich zu vergrößern, wie eine Warnung für das harrende Schiff: Bis hierher und nicht weiter! Schneeweiße Reiher und wilde Enten hausen dort, tummeln sich umher. Kurz vor sechs Uhr morgens kommt der neue Tag herauf. Dichte Nebel liegen über dem Flusse, decken alles mit einem Schleier. Zwei Stunden vergehen, bis das Ufer sichtbar wird. Auf der Brücke unter dem Sonnensegel hält der Signalgast Wache. Ununterbrochen spähen seine Blicke über den Strom und suchen die weiße Wand zu durchdringen. Jetzt lichtet sich der Nebel, wird

dünner, und strahlend bricht die Sonne durch. Ein Stutzen! Die Sandbank voraus ist verschwunden, kein Wirbel zeigt, wo sie noch wenige Stunden vorher aus dem Grunde hervorwuchs. Auch der unter den Ufern liegende Schlick ist überflutet, gleichmäßig rauscht das Wasser über ihn hinweg. Der Strom steigt, der Weg ist frei!

Dampf auf in allen Kesseln, so schnell als möglich. Schwerer Rauch wälzt sich aus dem hohen Schornstein, bald drehen sich die Schrauben. Langsam zuerst, als wenn sie aus langer Ruhe erwacht wären. Alles ist klar zur Weiterfahrt.

„Anker lichten!“ Wenige Minuten später hängt der Anker vor der Klüse.

„Steuerbord 10, beide Maschinen halbe Fahrt voraus!“

Mitten im Strom strebt „S. M. S. Tsingtau“ den Hsikiang aufwärts. Es geht an schilfbewachsenen Flußinseln vorbei, an Mündungen kleiner Nebenflüsse, an Siedelungen, an Pagoden, die wie Wächter von den Höhen ins Land ragen, an mauerumgebenen Städten. Scharf biegt der Fluß nach Süden. An Steuerbordseite schimmern im Scheine der untergehenden Sonne die hellen Gebäude von Sünschau herüber, der Präfekturstadt von Schanscha-Schan. Wieder geht der Anker für eine Nacht in den Grund.

Am nächsten Tage heißt es den Hsikiang verlassen und im Roten Flusse, dem Hungschui-Kiang, weiter vordringen. Das Bett ist bedeutend enger, die Ufer treten näher heran, gefährliche Wirbel schaffen schwie-

rige Paſſagen; an beſonders engen Stellen ſchießt die Strömung mit ſo reißender Wucht entgegen, daß „Tſingtau“ nur mit äußerſter Kraft weiterkommt. Die Gegend wird intereſſanter als zuvor. Die Bergzüge, die die letzten Tage noch aus blauer Ferne herüber zum Strome dämmerten, ſchieben ſich heran, kommen in greifbare Nähe. Spärlich zeigt ſich Wald, nur um die Tempel ziehen ſich dunkelgrüne Bambushaine. Drei Tage dauert die Fahrt auf dem Roten Fluſſe, dann geht es nach Norden in den noch ſchmäleren Liu-Kiang. In ſcharfen Biegungen und Windungen, die größte Aufmerkſamkeit beim Manövrieren erfordern, zieht ſich das Bett dahin bis Lautſchau-fu, dem Ziel der Fahrt. „Tſingtau“ iſt das erſte Kriegsſchiff, das ſo weit binnenlands ſeine Flagge zeigt. Ein Engländer, die „Moorhen“, hat es vorher ſchon verſucht, mußte das Unternehmen aber aufgeben.

Plötzlich, ganz ohne Übergang, treten die Berge zurück und machen einer fruchtbaren Ebene Platz. Mitten in weiten Reisfeldern und grünen Bambuswäldern wird das Häuſergewirr von Lautſchau-fu ſichtbar. Auch hier windet ſich eine zinnengekrönte Mauer um die Stadt, ziehen ſich leichtgebaute Häuſer außerhalb der Mauern zum Fluß hinab. Das erſte europäiſche Kriegsſchiff, der erſte europäiſche Dampfer überhaupt, der hier anlegt. Das Aufſehen, das das nach chineſiſchen Begriffen ungeheure Schiff, das mit ſeinem hohen Gefechtsmaſt ja wirklich einem mächtigen Kampfſchiffe ähnelt, hervorruft, iſt unbeſchreib-

Digitized by Google

lich. Aus der ganzen Stadt ſtrömt die Menge durch die dem Waſſer zugewendeten Tore zum Fluſſe hinab, wie mit einem Schlage ſtockt das ganze Geſchäftsleben. Dumpfe Gongſchläge, die überall hörbar werden, verkünden allenthalben das Ereignis. Ein Gewimmel iſt das in den engen Gäßchen! Die Mauern ſind von Neugierigen beſetzt, kein Fleckchen, das die Möglichkeit bietet, das fremde Ungeheuer zu ſehen, iſt frei, und noch immer verſiegt der Zuſtrom nicht. Viele, nein, die meiſten von denen, die da neugierig auf den Fluß hinabſtarren, haben einen Dampfer überhaupt noch nie geſehen. Die Menge wankt und weicht nicht; keine Bewegung an Deck, wo jetzt eben Kapitänleutnant v. Möller mit dem Dolmetſcher erſcheint, entgeht ihr. Ein Raunen und Flüſtern erhebt ſich, als ſie die rieſenhafte Geſtalt des deutſchen Offiziers, die unter den kleinen Südchineſen doppelt auffällt, gewahr werden.

Alles drängt zu der Stelle hin, wo das Boot der „Tſingtau“ anlegt. Soldaten und Poliziſten haben Mühe, das Volk zurückzudrängen. Rückſichtslos ſchlagen ſie auf die Leute ein, ſchaffen Raum bis zu dem Platze, wo mehrere Sänften bereitſtehen. Nervige Fäuſte heben ſie vom Boden. Die Soldaten ordnen ſich als Eskorte ringsherum, und im Geſchwindſchritt geht es durch das Tor in die von Menſchen erfüllte Stadt. Ein Meer von Chineſen wogt rechts und links, öffnet ſich, um ſich ſofort wieder zu ſchließen und hinten nachzufluten. Mit einem Ruck werden die Sänften niedergeſtellt. Der Yamen des Bürgermeiſters, dem der Beſuch gilt, iſt erreicht. Mehrere hohe Tore,

geräumige Höfe, rings von Amtsgebäuden umgeben, führen in das Innere, wo der chineſiſche Würdenträger des Gaſtes harrt. Ein älterer, behäbiger Herr, in prächtige Seidengewänder gekleidet, aus deſſen faltigem Antlitz die Augen klug in die Welt blitzen, nähert er ſich, wie es das chineſiſche Zermoniell vorſchreibt, unter vielen Verbeugungen und geleitet ſeinen Gaſt in die Empfangshalle, wo auf kleinen Tiſchchen Erfriſchungen bereitgeſtellt ſind. Sogar ein Stuhl iſt zu Ehren des Europäers vorhanden. Während in papierdünnen Schalen der grüne Tee gereicht wird, entſpinnt ſich mit Hilfe des Dolmetſchers eine rege Unterhaltung. Der Bürgermeiſter erkundigt ſich, wie es dem Kaiſer geht, ſpricht in begeiſterten Ausdrücken über das ſchöne Schiff und fragt, ob die deutſche Marine noch mehr ſo große, mächtige Fahrzeuge hätte. Ein feines Lächeln zittert über ſeine faltigen Züge, als ihm der Dolmetſcher berichtet, die „Tſingtau“ ſei nur eines der kleinſten Boote, über die die deutſche Flotte verfüge. Er glaubt es nicht, iſt aber viel zu höflich, einen Zweifel laut werden zu laſſen. Beſonders erfreut iſt er, als Kapitänleutnant v. Möller ihn einladet, ſein Schiff zu beſuchen.

Unter dem gleichen Zeremoniell wie die Ankunft geht die Verabſchiedung vor ſich. Es folgen noch kurze Beſuche bei den anderen Würdenträgern der Stadt, dann ſchlagen die Sänften den Weg nach dem Fluße ein. Durch enge, winkelige Gaſſen, in denen oft ein Geruch herrſcht, der für europäiſche Naſen nicht gerade angenehm iſt. Eine Stunde ſpäter erſcheinen mit

feierlichem Pomp, umgeben von großem Gefolge, der Bürgermeiſter und der Polizeipräſident an Bord. Die ganze Mannſchaft iſt in tadelloſen weißen Anzügen an Deck aufgeſtellt. Am Fallrepp bewillkommt der Kommandant ſeine Gäſte und führt ihnen ſein Schiff vor. Er zeigt ihnen die Geſchütze, die Scheinwerfer, die Maſchinengewehre. Das Intereſſe iſt groß. Vieles ſcheint den Chineſen ja unverſtändlich, nie aber kommt eine Frage über ihre Lippen, immer bewahren ſie ihre würdevolle Haltung. Dann geht es in die Offiziermeſſe, wo die Gäſte bewirtet werden. Eine halbe Stunde dauert der Beſuch. Kaum iſt er von Bord, als neuer eintrifft! Miſter Pitt und andere Angehörige der amerikaniſchen Miſſion, die hier wirkt. Der Ruf, daß der Kommandant der „Tſingtau" auf ſeinen zahlreichen Fahrten in das Innere beſonders gute Beziehungen zu den Miſſionen unterhält und großes Verſtändnis für ihre Beſtrebungen hat, iſt bis hierher gedrungen. Die Begrüßung iſt außerordentlich herzlich, in kurzer Zeit iſt eine ſehr angeregte Unterhaltung im Gang. Der Beſuch erzählt über die intereſſante Gegend. Ueber die Räuber, die in den Bergen hauſen, und regelmäßige Streifzüge in die Ebene, bis unter die Mauern der Stadt unternommen, berichten die Amerikaner, über die Machtloſigkeit der Polizeigewalt und über die ſeltſamen Ureinwohner der benachbarten Sön-miau-dſe-Republiken, die, von bräunlicher Geſichtsfarbe, ariſche Züge aufweiſen, ihre eigenen Geſetze und Religion haben und die chineſiſche Oberhoheit nicht anerkennen. Lange bleiben die

Gäste noch über das Essen hinaus und werden erst entlassen, nachdem für den nächsten Tag Ausflüge verabredet worden sind.

Der Himmel hat sich umzogen, es regnet. Unaufhörlich, in jähem Gusse strömt das Wasser herunter und plätschert auf Deck und auf das Sonnensegel auf. Tiefdunkel ist die Nacht, kein Stern am Himmel. Wie aus weiter Ferne schimmern verschwommen die Lichter der kaum hundert Meter ab liegenden Häuser vom Ufer herüber. Unheimlich gurgelt die Strömung am Schiffe längs. Die Ankerketten — längst sind zur Vorsorge beide Anker ausgebracht — rucken einigemale. „Tsingtau" girrt bald nach Steuer-, bald nach Backbord. Lebhaftes Rufen, laute Schreie dringen von den an Land vertauten Dschunken und Zampans durch die Nacht. Lichter blitzen auf, huschen hierhin und dorthin. Das Wasser kommt! Immer mehr nimmt die Bewegung an Land zu, stärker, dringlicher werden die Rufe.

„Dampf auf!" Alle Leute werden gepurrt. Unheimlich schnell naht die Gefahr. Mit furchtbarer Wucht kommt das Wasser von den Bergen herab, brausend schießt es vorbei, höher und höher steigt es.

„Scheinwerfer anstellen!" Blendend strahlt im nächsten Augenblick eine Lichtflut auf, bricht durch das Dunkel. Das Ufer ist überflutet, schon leckt das Wasser an die ersten Häuser heran. Ueberall hasten die Gestalten herum. In wilder Eile werden die Häuser geräumt. Einrichtungsgegenstände und Geräte werden nach der höhergelegenen Stadt hinauf-

geſchafft. Kinder und Hunde waten im Waſſer hinten nach.

Als die Lichtſtrahlen hereinbrechen, ſtockt in jähem Schrecken an Land jede Bewegung. Furchtbar, grauenhaft dünkt die Chineſen das Erſcheinen einer Sonne im nächtlichen Dunkel. Sind ſie doch nur an Talg und ärmliche Petroleumlampen gewöhnt. Bald aber verſtehen ſie, daß der gute Lichtgeiſt ihnen beim Rettungswerke behilflich ſein will und arbeiten in verdoppelter Eile. Das Inventar iſt geborgen, jetzt geht es an das Einreißen der leichtgebauten Häuſer ſelbſt. Hier ein Pfahl, dort Latten, Bretter und Bohlen werden abgeriſſen. Klatſchend ſtürzen die ihrer Stützen beraubten Lehmmauern zuſammen, Strohdächer folgen ihnen nach. Das Unglück iſt nicht allzugroß. Jedes Jahr kehrt das Hochwaſſer wieder, die Leute rechnen ſchon damit. Die Häuſer werden abgeriſſen und, wenn ſich die Flut verlaufen hat, eben neu aufgebaut. Lehm gibt es überall, nur das Holzwerk muß geborgen werden. So arbeiten ſie alſo haſtig, atemlos, wie gehetzt, als wäre jede Sekunde unwiederbringlich.

Hohl brauſt die Strömung, ſcharfe Rucke gehen durch das Schiff. Die Ankerketten werden geſteckt. Wieder dröhnt am Ufer lautes Geſchrei auf: Zwei Dſchunken haben ſich losgeriſſen und treiben in der reißenden Strömung flußabwärts in die Nacht.

Bald nach oben, bald weiter unterhalb geiſtert die Lichtflut des Scheinwerfers, wo ſie gerade gebraucht wird. Eben hat ſie einen neuen Ausſchnitt gefaßt,

beleuchtet ihn taghell, als plötzlich, wie in einem Kinematographen, Leben in das Bild, das ſich klar abhebt, kommt. Die beiden Häuſer, die drüben abgetragen werden, verſchwinden, andere, neue treten an ihre Stelle, Stadtmauern, ein Tor, Bäume ziehen vorbei. — „Tſingtau“ treibt! — Grell ſchlägt der Maſchinentelegraph an, ſchrillt durch das Schiff.

„Beide Maſchinen halbe Fahrt voraus!“ .... Das Kommando kommt zurück ... „Große Fahrt!“ Immer reißender wird die Flut, ein Verbleiben auf dem Platze iſt unmöglich, ſoll der Strom nicht Gewalt über das Schiff gewinnen. Eine Sekunde der Überlegung, eine kurze Beſprechung mit Ah-Koo.

„Anker lichten!“ Der gefährlichſte Moment. Die Anker ſind aus dem Grund, alles hängt jetzt von der Leitung des Schiffes und der Kraft der Maſchinen ab.

„Steuerbordmaſchine äußerſte Kraft voraus! Backbordmaſchine äußerſte Kraft rückwärts! Hart Backbord!“ ....

Im reißenden Strome treibend dreht „Tſingtau“ trotz der ſchmalen Stelle glücklich mit dem Bug talabwärts. Mit raſender Geſchwindigkeit ſauſt das Schiff dahin, geſpenſtiſch, in unheimlicher Fahrt gleiten die Ufer vorbei. Bald ſcheint es auf einen weiten See hinaus zu gehen, dann wieder ſpringen ſteile Berge heran, deren Häupter ſich ins endloſe Dunkel verlieren. Noch ſchneller, atemberauſchender wird die Fahrt an den engen Stellen. Tiefſchwarz iſt die Nacht, unaufhörlich ſtrömt der Regen ....

Der Fluß wird breiter; die Ufer treten zurück,

ruhiger gleitet die Flut. In ſtillerem Waſſer wird geankert. Die größte Gefahr iſt abgewendet; hier wird die Dämmerung abgewartet. Grau und trübe kommt der Tag herauf und mit ihm die Erkenntnis, daß „S. M. S. Tſingtau“ außerhalb des Fluſſes mitten in einem chineſiſchen Dorfe vor Anker liegt. Dicht vor dem Bug tauchen die grünen Wipfel eines Baumes noch eben aus dem Waſſer, ringsherum ragen die Dächer von Häuſern. Faſt zwanzig Meter iſt der Fluß in der Nacht geſtiegen, hat das ganze Tal mit ſeinen Fluten erfüllt und in einen See verwandelt. Dunkelbraun wälzt ſich das Waſſer dahin, langſamer dort, wo es ins Land getreten iſt, ſchneller, in reißender Fahrt im eigentlichen Bette. Bootstrümmer treiben vorbei, ganze Hausdächer, kümmerliche Einrichtungsgegenſtände, ertrunkenes Vieh. In bunter Abwechſlung, ſtundenlang. Blaues Zeug leuchtet matt herüber. Eine Leiche — eine zweite, dritte, ein halbes Dutzend. Im Schlaf von der Flut überraſcht.

Es wird heller, der Ankerplatz iſt deutlicher zu überſehen. Ganze Familien ſitzen da auf den Dächern um „Tſingtau“ herum, Männer, Frauen, Kinder, einzelnes, beſonders wertvoll ſcheinendes Getier. Unaufhörlich leckt die Flut an den Lehmmauern, ſpült ſie hinweg. Krachend ſtürzt bald hier, bald dort ein Haus zuſammen, verſchwindet in der Flut, und die Dächer treiben mit ihrer lebenden Laſt hinweg. Die Nachbarn, die ſich noch ſicher auf ihrem Platze fühlen, lachen, rufen, ſcheinen alles andere als Mitgefühl zu empfinden. Glücklich ſind jetzt die Beſitzer von Boo-

ten. Sie können ſich, wenn auch erſt viele Meilen unterhalb, in Sicherheit bringen.

Ein Rettungswerk iſt unmöglich. Der Strom ſchwillt weiter, längeres Verweilen kann gefährlich werden. Vor allem heißt es in den Fluß zurückkommen, um nicht, falls das Waſſer ſich ebenſo plötzlich, wie es kam, verläuft, mitten in einem Reisfeld ſitzen zu bleiben. Diesmal iſt es allerdings gar nicht ſo einfach, Anker auf zu gehen. Mächtige Baumſtämme haben ſich zwiſchen die Ketten geſetzt und ſie vertörnt. In unendlich mühſeliger Arbeit muß das Holz, bevor die Ketten eingehievt werden können, mit Äxten und Sägen entfernt werden. Bis an die Hüften müſſen die Leute in das Waſſer, der Schweiß rinnt trotz ſtrömenden Regens und kalten Windes, der von den Bergen niederbläſt. Dann nach ſtundenlangem Bemühen ſind die Anker an Bord, die Fahrt kann talabwärts fortgeſetzt werden. Überall das gleiche, troſtloſe Bild: die braune Flut, die zu kochen ſcheint in ihrem raſenden Dahinſchießen, Trümmer, totes Vieh, Leichen.

Das Bett wird enger, ſtärker, brauſender der Strom, der von Strudeln und Wirbeln erfüllt iſt. Schneller und ſchneller, in unheimlicher Fahrt ſauſt „Tſingtau“ dahin. Da! — Das Schiff gehorcht dem Steuer nicht mehr, ſchießt, durch den Sog gezogen, in ein durch die Unterwaſſerklippen gebildetes Loch . . . hart legt es ſich über, als wollte es in der nächſten Sekunde kentern . . . . Wie inſtinktiv wirbelt der Rudergänger das Steuerrad herum. „Tſingtau“ richtet ſich auf und raſt in toller Fahrt weiter.

Furchtbar war die Gefahr, nicht einen Augenblick aber haben Kommandant und Mannschaft die ruhige Überlegung verloren. Nicht so Ah-Koo, dem die Geschichte doch recht sehr an die Nieren gegangen ist. Er läuft von einem zum andern, reißt sein Hemd auf der Brust auf, deutet auf die Stelle, wo sein chinesisches Herz klopft und meint, glücklich grinsend: „Master, make lookfee, make plenty bumbum; by — by kaputtala!“ Womit er ungefähr sagen will, er hätte solches Herzklopfen gehabt, daß er darüber fast „kaputt“ gegangen wäre.

Aus dem Liukiang geht es zurück in den Hungschuikiang und von da in schnellster Fahrt in den Hsikiang, in dessen breitem und tiefem Bette sich das Hochwasser nur im Wasserstande fühlbar macht.

Harte Tage liegen hinter den Tsingtauleuten. Das plötzlich in der Nacht eintretende Hochwasser, die Vernichtung der Vorstadt von Lautschau-fu, das Treiben der Dschunken und von „Tsingtau“ selbst, das Wenden des Schiffes in der reißenden Strömung, die Talfahrt, die in wahnwitziger Geschwindigkeit vor sich ging, die schrecklichen Eindrücke auf dem von Strudeln und Wirbeln erfüllten Flusse, die von Tod und Vernichtung sprachen, das gefahrvolle Passieren der Schnellen endlich, das jeden Augenblick den Untergang bedeuten konnte. In tollem Durcheinander gaukeln die Eindrücke noch in der erregten Phantasie, traumhaft, wie unwirklich dünkt die Ruhe und Stille. Unerhörte Anforderungen haben die letzten Tage an Kraft und Nerven gerichtet, ein ständiges „Ange-

ſpanntſein“ war es, währenddeſſen das Wort „Schlaf“ gänzlich ausgeſchaltet war. Jetzt iſt das alles überwunden, ſcheint in unendliche Ferne gerückt.

Nach vorſichtigem Loten gleitet „Tſingtau“ in einen ſtillen Seitenarm des Hſikiang. Der Anker fällt, die Maſchine ſteht. Die wohlverdiente Sommerfriſche kommt, die der Kommandant in Anbetracht der ausgeſtandenen Strapazen hier zu verbringen gedenkt. Das plötzlich eingetretene Hochwaſſer hat überdies die Fahrt ſtromaufwärts, die bedeutend länger geplant war, erheblich abgekürzt, ſo daß Zeit im Überfluß vorhanden iſt. Klar und rein iſt das Waſſer des kleinen Fluſſes, faſt jedes Steinchen auf dem Grunde iſt zu ſehen. In mäßiger Höhe ſtreben auf beiden Seiten die ſteinigen Ufer hoch; vegetationsarm ſind ſie, da der heftige Regen hier immer wieder den letzten Reſt kümmerlichen Bodens abwäſcht, den nackten Fels zutage treten läßt. Spärlicher Graswuchs zeigt ſich ſtellenweiſe, einzelne Büſche Farnkräuter, die nicht einmal die genügſamſte chineſiſche Ziege füttern könnten. Weit hinter den Anhöhen dehnt ſich die Ebene bis dahin, wo in blauer Ferne neue Hügel und Berge den Horizont abzuſchließen ſcheinen.

Keine Anſiedelung, kein Menſch, kein Lebeweſen weit und breit! Hoch oben im klaren Blau nur zieht ein Buſſard ſeine Kreiſe, Krähen ſegeln krächzend vorbei. Doppelt wohlig iſt die tiefe Stille nach der Anſpannung. Den ganzen Tag wird gebadet, die Leute klettern an Land herum, verſuchen Fiſche zu fangen, kurz, führen das ſorgenloſe Leben von Sommerfriſch-

lern, wie es nur selten den Schiffen der deutschen Marine beschieden ist. Nicht einmal Moskitos gibt es hier, obwohl die Sonne doch wieder mit tropischer Glut herunterbrennt und Wasser im Überfluß vorhanden ist. Ein Paradies für die Leute. Nur der Kommandant ist ernster und wortkarger als sonst. Wie ein schwerer Alp liegt die Nachricht, die Ende Juni wie ein Blitz aus heiterem Himmel eintraf, auf ihm, daß der österreichische Thronfolger und seine Gattin in Serajewo ermordet worden seien. Zunächst nur ein Telegramm, das der Draht und der Funke übermittelt hatten, eine jener vielen Nachrichten, die aus dem in unendlich scheinender Ferne liegenden Europa kaum für Minuten das gleichmäßige Leben Chinas zu unterbrechen geeignet waren. Am gleichen Tage spricht man noch davon, spinnt abends im bequemen Liegestuhl auf der Veranda der Klubs seine Gedanken darüber, und am nächsten Tage ist der Vorfall, so furchtbar tragisch er an sich auch sein mag, vergessen. Höchstens denkt man wieder daran, wenn nach Wochen die Zeitungen aus der Heimat, die nähere Einzelheiten bringen, eintreffen. Kapitänleutnant von Möller aber ist die grauenhafte Tragweite dieses Ereignisses klar. Wie abgeschnitten ist „Tsingtau" von der Welt, seit jenes Unglückstelegramm eintraf. Das Hochwasser hat alle Postverbindungen unterbrochen, die Telegraphenleitungen zerstört. Der Kommandant sieht, wie sorglos seine Offiziere und Leute das Leben genießen. So behält er also seine Befürchtungen noch für sich. Nur sein

Geſicht wird ernſter, ſorgenſchwer. Ein Tag vergeht nach dem anderen. Prall und heiß glüht die Sonne vom wolkenloſen Himmel herunter, beſcheint das deutſche Schiff in dem ſtillen Fluſſe, das fröhliche Leben und Treiben.

Unvermittelt kommt eine Regenbö, der Ausläufer eines fernen Gewitters, herauf, heulend fegt der Sturm heran, zwängt ſich durch das Tal und ſtürzt ſich auf die „Tſingtau“. Ein Krachen, Splittern — die Funkenſtenge kommt, geknickt wie ein Streichholz, von oben auf Deck herunter. Plötzlich, wie er gekommen, iſt der Sturm auch weg, und wolkenlos wölbt ſich wieder der Horizont. Auf der Brücke ſteht neben Leutnant zur See von Wenckſtern der Kommandant und ſieht den Leuten zu, die geſchäftig aufräumen.

„Na ja, da haben wir den Salat! Nun können wir hier abbauen und uns in Wutſchau eine neue Stenge kaufen,“ meint Kapitänleutnant von Möller.

„Eigentlich ſchade“, erwiderte der Angeſprochene. „Es war ſo ſchön hier, Herr Kapitänleutnant! Wollen wir nicht noch etwas hier bleiben? Iſt ja auch für die Leute eine verdiente Erholung nach den ſchweren Tagen im Hochwaſſer.“ Der Kommandant nickt zuſtimmend.

„Ich hätte ihnen den Aufenthalt auch gern noch vergönnt, aber ich weiß nicht, ich habe ſo eine merkwürdige Unruhe in mir, als ob draußen in der Heimat irgend etwas los wäre.

„Nanu, Herr Kapitänleutnant, die einzige wich-

tige Nachricht war doch wohl nur der Mord von Serajewo?“

„Über den mache ich mir ja gerade meine Gedanken, mein Bester. Welche Folgen kann die unselige Tat nach sich ziehen, welche Genugtuung, was für Garantien wird und muß Österreich von Serbien fordern? Denn daß die serbische Regierung dahinter steckt, ist nur zu wahrscheinlich. Der Weltbrand kann daraus entstehen, wenn ich auch im stillen hoffe, daß Rußland vor unserm Eingreifen Respekt hat und England neutral bleiben wird, um im Trüben zu fischen. Nein, wir wollen doch lieber morgen mittag fahren. Vielleicht wissen die Leute in Wutschau schon Näheres!“

„Schade. Herr Kapitänleutnant! So schön ist's hier gewesen, so ruhig, so friedlich.“

Krieg

Vor Wutschau rasselt der Anker der „Tsingtau“ in den Grund. Auch hier hat das Land infolge des Hochwassers ein gänzlich anderes Aussehen angenommen. Die lästigen Sandbänke und seichten Ufer sind verschwunden, in majestätischer Breite wälzt der Hsikiang seine Wasser dem Stillen Ozean zu. Diesmal braucht es weder Loten noch Peilen, in schlanker Fahrt geht es über die vielen Untiefen hinweg. Noch ist das Schiff nicht herumgeschwoit, als von Land her ein Boot absetzt. Post und Telegramme kommen an Bord, die schon tagelang hier warten und nun mit beinahe gefährlicher Verspätung die Nachricht von der politischen Spannung in Europa bringen. Die Zeitungen berichten bereits von Österreichs Kriegserklärung an Serbien und von Deutschlands Nibelungentreue, das seinen Entschluß kundgetan hat, an der Seite des Freundes und Bundesgenossen zu fechten. Der Krieg. . .

Der Schlaf floh in jener Nacht die wenigen deutschen Männer auf dem winzigen Schiffchen mitten in China. Die Nachricht, die sonst jedes Soldaten-

herz in freudige Aufregung gebracht hätte, hier wirkte sie anders.

Da saß man nun weit, weit ab von der Heimat, auf einem Kriegsschiff, das doch eigentlich gar kein Kriegsschiff war, mit dem man wohl chinesische Rebellen und Räuber verscheuchen, aber nimmer Krieg führen konnte, ein Schiff, das sich nicht einmal aus der Dreimeilenzone hinauswagen durfte, weil es nur für die Flußfahrt gebaut war und bei leichtem Seegange schon dem Untergange geweiht sein mußte. Zu Hause da waren sie jetzt wohl begeistert, da brauste das „Deutschland über alles", „Die Wacht am Rhein" und „Haltet aus" in die Lüfte. Hier durfte man das nicht, hier im neutralen Lande mußte man ruhig scheinen und seinen Grimm in sich hineinfressen. Zu Hause, da zogen sie jetzt hinaus in Feindesland, da jubelten sie ihrem Kaiser zu! Hier durfte man das nicht. . . Die Brüder und Verwandten, die Kameraden bereiteten sich jetzt wohl schon auf den langerwarteten Kampf gegen den Feind, gegen das Volk, für das unsere Flotte nur „Willys Spielzeug" war, vor: gegen England! — Gegen England? — — Da wären also die Männer, mit denen man vor wenigen Wochen noch an einem Tisch saß, die so gern der deutschen Kameraden Gastfreundschaft genossen — — Feinde? Gerade die, mit denen man draußen so gern umging, weil man bei ihnen das meiste Verständnis fand! — — Auf die soll man also jetzt schießen, sie vernichten und töten? Die Kameraden von gestern. —

Das schöne Hongkong! — Der Peak — die Bowenroad, mit ihrem wundervollen Blick auf den Hafen — Happy Valley. Abends dann der Klub, das nette Familienleben! Nicht nur bei den Deutschen. Da war in Hongkong ein Mädel, ein liebes, süßes, kleines Mädel, gertenschlank, mit blonden Haaren und blauen Augen, das noch kurz vor der Abfahrt gesagt hatte, es dächte viel an das „Little german boat", — das war ja nun auch wohl Feindin?

Der nächste Morgen sieht die „Tsingtau"-Leute bei harter Arbeit. In aller Eile müssen die Vorräte des Schiffes aufgefüllt, Kohlen, Proviant und sonstiges Material an Bord geschafft werden, um allen Zufälligkeiten begegnen zu können. Der an Land wohnenden Europäer hat sich seit mehreren Tagen schon eine gewisse Aufregung bemächtigt, alles spricht vom Krieg, nicht offen, hinter allen Äußerungen aber birgt sich die Befürchtung, daß er seine furchtbare Wirkung auch auf das Wirtschaftsleben ausdehnen würde, daß zahllose alte Handelsbeziehungen, die im Laufe der Jahre gute Freundschaften geworden waren, mit einem Schlage zerschnitten würden. Es ist wohl ausgeschlossen, daß der Krieg selbst hier nach China übergreift. Sein Ausgang wäre später vielleicht von einer gewissen Bedeutung für das Land, da könnte die Pénétration Pacifique vom Süden vordringen, oder der rassenverwandte Japaner würde vielleicht versuchen, weitere Absatzgebiete an sich zu reißen, wenn er nicht schon vorher in müheloser Arbeit — sind die Europäer doch mit sich selbst beschäftigt —

das tausendjährige Reich knechtet und ausbeutet. Denn was vom Japs zu erwarten ist, das hat er während der Revolution in Südchina in seiner ganzen brutalen Rücksichtslosigkeit gezeigt und bewiesen: daß ihm die chinesische Staatshoheit nichts weiter als ein leerer Begriff ist.

Das Leben auf dem Flusse zeigt das gewöhnliche Bild. Heiß strahlt die Sonne vom Himmel herab auf die gelben Wellen. Schwer beladene, rotgestrichene Petroleum-Dschunken, auf denen die Blechtinns sich bis unter die Segel häufen, kommen stromaufwärts, andere mit Häuten, Holz und Vieh ziehen nach See zu. Vom Westen tauchen Rauchwolken auf, die sich in schneller Fahrt der Stadt nähern. — Kriegsschiffe — Kanonenboote. Bald verrät die Form sie als die beiden Franzosen „Vigilante" und „Argos". Wie werden sie sich verhalten, wenn sie hier in der Nähe des deutschen Kriegsschiffes vor Anker liegen? — Jetzt sind sie querab. Schrille Pfiffe tönen auf allen drei Fahrzeugen. Die Mannschaften an Deck unterbrechen die Arbeit und machen Front, Kommandanten und Offiziere berühren mit der rechten Hand leicht zum Gruß die Mütze. Ein erneuter Pfiff hüben und drüben, und in schneller Talfahrt, ohne Unterbrechung, sausen die Franzosen weiter. Sollte die Unruhe in Europa etwa die Cantonesen angesteckt haben und das südchinesische Pulverfaß wieder vor einer Explosion stehen?

Weitere Telegramme treffen im Laufe des Tages ein. Die Schicksalsstunde Europas bricht herein, kurze

Zeit nur noch kann es dauern, bis der erste Schlag fällt.

S. M. S. „Tsingtau“ ist seeklar. Am 1. August gleitet sie beim Morgengrauen in einer bisher unübertroffenen Geschwindigkeit stromabwärts nach Canton. Die vierhundert Kilometer bis dahin sollen in einem einzigen Tagesmarsch zurückgelegt werden.

Weiter und weiter treten die Berge zurück, bis sie schließlich in blauer Ferne verdämmern. Gewaltig dehnt sich der Spiegel des Stromes, wo früher Reisfelder sich breiteten. Wie Inseln ragen dunkelgrüne Bambushaine, Tempelbauten und Pagoden aus dem Wasser hervor. Zahlreiche Flüchtlinge haben sich mit ihrem Vieh hierher gerettet. Aus kümmerlichen Schilfmatten haben sie sich notdürftige Unterkunftsstände, die ihnen Schutz gegen die Unbilden der Witterung bieten, geschaffen. Schwere Tage für die Armen. So unvermutet und plötzlich ist das Wasser hereingebrochen, daß sie kaum das nackte Leben zu retten vermochten. An Lebensmittel konnte keiner denken; nun dürfen sie hungern, bis das Wasser abfließt. Von der Regierung kommt ihnen keine Hilfe.

Um einen vorspringenden Huck kommt einer der flachgehenden Flußdampfer in Sicht. Von weitem schon kündet sich das Brausen an, mit dem klatschend die riesigen Schaufelräder das Wasser hinter sich drücken. Nur langsam kommt er gegen den Strom an. Eine ungeheure Rauchwolke quillt aus dem Schornstein, zieht nach Land zu und scheint sich als eine endlose schwarze Fahne zu verlieren. Als die

beiden Schiffe noch etwa anderthalb Seemeilen voneinander entfernt sind, gehen auf dem vordersten Mast des Dampfers Signalflaggen hoch. Noch sind sie nicht auszumachen, da der Westwind sie nach achtern auswehen läßt. Jedenfalls aber ist das Signal für die „Tsingtau" bestimmt, die nun etwas nach Steuerbord aufschert, um das Signal ablesen zu können. Weithin leuchten die riesigen chinesischen Schriftzeichen: Dampfer „Whampoa" aus Hongkong . . . also ein Engländer. Am Heck flattert die rote Fahne mit dem Union-Jack. Der Steuermannsmaat, der das internationale Signalbuch eifrig wälzt, hat jetzt das Signal gefunden: „Habe wichtige Post für Sie." Die Schiffe nähern sich, und „Tsingtau" schlägt einen Bogen, um sich auf der Höhe des „Whampoa" zu halten. Beide Schiffe sind aus der Strömung in ruhigeres Wasser gelaufen, um so das Anbordnehmen der Post zu erleichtern. Gleich darauf stößt auch vom Engländer ein von Chinesen bedientes Boot ab; am Heck hat ein Europäer Platz genommen. In wenigen Minuten ist das Boot geschickt längsseit gebracht, und der Sekretär des deutschen Konsulats in Canton kommt mit Post für den Kommandanten an Bord. Kaum ist das kleine Fahrzeug wieder drüben aus dem Wasser geheißt, als auch schon die Räder mit voller Kraft zu schlagen beginnen und der Dampfer seine Fahrt stromaufwärts fortsetzt, während „Tsingtau" nach Osten jagt. Während Kapitänleutnant von Möller die Post öffnet, umringt die Mannschaft den an Deck stehenden Konsulatsbeamten, um ihn nach neuesten Nach-

richten, die aus Europa eintreffen, auszuforſchen. Was er erzählt, läßt kaum noch einen Zweifel zu. Krieg mit Frankreich, Krieg mit Rußland, mit Serbien. Englands Haltung iſt heute wohl noch unbeſtimmt, aber . . . Während in den ſofort ſich bildenden Gruppen alle Möglichkeiten, was aus „Tſingtau“ und ihnen ſelbſt werden ſoll, erörtert werden, erſcheint der Kommandant auf der Brücke und läßt „Klar Schiff“ anſchlagen. „Tſingtau“ macht gefechtsklar. Alſo Krieg! — Auch hier im fernen Oſten! Nach einer halben Stunde etwa ſind die Vorbereitungen beendet, und „Tſingtau“ iſt bereit, einem Gegner, der ſich ihr auf dem Strom ſtellt, die Zähne zu zeigen. Ohne Zwiſchenfälle aber geht die Fahrt weiter. Die Dunkelheit bricht herein, die Lichter von Canton tauchen auf, und gleich darauf auch blitzen unter grünen Bäumen die erleuchteten Häuſer von Shamien, der Fremdenniederlaſſung auf der gleichnamigen Inſel, im Süden der Stadt herüber. Zahlreiche Dampfer liegen auf dem Strom vor Anker. An ihnen vorbei gleitet „Tſingtau“. Scharfe Augen ſpähen durch die Nacht. Richtig, drüben, kaum hundert Meter ab, liegen die beiden franzöſiſchen Kanonenboote. Deutlich ſind alle Einzelheiten an Deck drüben zu erkennen. Offiziere und Mannſchaften tauchen aus dem Innern an Deck auf und verfolgen aufmerkſam das Schiff, das langſam an ihnen vorüberzieht. Eiſiges Schweigen hüben und drüben. Kein Pfiff ruft die Mannſchaft zur militäriſchen Ehrenbezeigung, keine Hand hebt ſich zum Gruße. — Feinde! In der Heimat, Tauſende

von Meilen entfernt, brüllen wohl schon die Geschütze, dröhnt das Hurra der stürmenden Kameraden.

Wenige Minuten später liegt S. M. S. „Tsingtau" vertäut an ihren Bojen. Von Land stoßen Boote ab. Weitere Nachrichten kommen, die aber an den Entschlüssen des Kommandanten nichts mehr ändern. Still und ruhig liegt das Schiff. Nichts unterscheidet es äußerlich von dem Bilde, das es von früheren Tagen bot. Aus den auf dem Oberdeck liegenden Messen und Wohnräumen blitzt mitunter ein Lichtstrahl auf das dunkle Wasser des Cantonflusses hinaus, eine Tür öffnet sich, schließt sich rasch wieder; desto reger aber ist das Leben im Innern des Schiffes. Eifrig kramen und suchen die Leute an ihren Kleiderspinden, schnüren Bündel, packen ein und wieder aus. Eine schwere Arbeit, unter dem Vielen, das sich trotz des beschränkten Raumes angesammelt hat, das Wertvollste herauszufinden. Nur zu oft wandert so manches Stück aus dem Spinde heraus, um schließlich doch mit einem Seufzer schweren Herzens wieder zurückgelegt zu werden. Es geht nicht. Nur das Notwendigste darf mitgenommen werden, lautet der Befehl.

Dunkel, in tiefer Stille brütet die Nacht über dem Strom. Aus weiter Ferne nur klingt gedämpft das Rattern einer Winde, das dumpfe Tuten einer Dampfpfeife herüber. Vier Glas, zwei Uhr morgens. Unter Deck ist die Mannschaft angetreten. Der Kommandant will sich von ihnen verabschieden. Wer weiß für wie lange? Für immer vielleicht? — Schwere Minuten,

die jedem Einzelnen von ihnen unauslöſchlich im Gedächtnis bleiben werden.

„Achtung!“ Gedämpft klingt es diesmal, nicht ſcharf, ſchneidig, wie ſonſt.

Der Kommandant.

„Zuſammenſchließen! Rührt euch!“

Der Abſchied. Lange haftet der Blick Kapitänleutnants von Möller an den Leuten, deren jeden einzelnen er genau kennt. Sie merken, wie unendlich ſchwer ihm das wird, was er ſagen will, wie es in ſeinem Innern arbeitet, wie er nach Worten ſucht, um ſie fühlen zu laſſen, wie inhaltsvoll der Augenblick iſt.

„Kameraden! Ihr wißt wohl Alle, zu welchem Zweck ich euch hierher befohlen habe. Unſer Allerhöchſter Kriegsherr hat geſtern die Mobilmachung von Heer und Flotte angeordnet. Trotz aller ſeiner Friedensliebe iſt es ihm nicht gelungen, den Ausbruch des Krieges zu verhindern. Vom Weſten und Oſten ſtürmen die Feinde auf uns und unſern treuen Verbündeten Öſterreich-Ungarn ein. Noch hat England ſich nicht entſchieden, jede Stunde aber kann es in die Reihe unſerer Gegner führen. Wir ſind allein. Das Kreuzergeſchwader ſteht in der Südſee, wir ſind nur auf uns angewieſen. Ihr wißt alle, daß wir mit unſerm Schiff keine Gelegenheit haben können, dem Feinde im Kampfe gegenüberzutreten. Untätig zuzuſehen, wie die Kameraden ſich für Deutſchlands Ehre und Ruhm ſchlagen, iſt aber nicht deutſchen Seemanns Art. Die Heimat iſt unerreichbar, zu weit. Ein Stück deutſcher Boden aber liegt auch hier im fernen

Osten. Ihr sollt versuchen, euch nach Tsingtau durchzuschlagen. Sollte es auch dort zum Kampfe kommen, so werdet ihr sicher bald Gelegenheit finden, zu beweisen, daß auch ihr für die deutsche Flagge zu kämpfen und zu sterben wißt. Ihr seid von der „Tsingtau"! — Vergeßt das nicht. Haltet zusammen. Ich weiß, daß ich nur Gutes von euch hören werde. Und nun geht mit Gott! — — —

Der Morgen graut, dichte Nebel liegen über dem Flusse, leise, geräuschlos lösen sich mehrere Boote von dem Schiff und streben dem nahen Lande zu . . . .

Am 19. August, bei Bekanntwerden des japanischen Ultimatums ist die ganze Besatzung schon mehr als zweitausend Kilometer von ihrem Schiff entfernt, um das Stück Heimat, das Stückchen Deutschland im fernen Osten, das ihrem Schiffe seinen Namen gegeben hat, mit ihren Leibern und mit ihrem Blute gegen weiße und gelbe Habgier und Raubluft zu verteidigen.

Nach Manila

Seit einer Viertelstunde schon schlendert ein baumlanger, schlanker junger Mensch vor dem Bahnhof in Canton auf und ab. Die straffe Haltung und das gebräunte Gesicht verraten schon von weitem den Offizier. Ungeduldig spähen die scharfen Augen die breite Straße hinunter, die von der Station nach der Stadt führt. Endlich erscheint dort, gerade als die Ungeduld des Wartenden auf dem Höhepunkt angelangt ist, ein Rikschamann mit seinem mit Gepäck beladenen Karren.

„Kwai, kwaiiii! Schnell, los, los! Mach' doch endlich, daß du herankommst, du langweiliger Kerl!" Kaum hört der Chinese den Ruf und wird des Europäers ansichtig, als er auch seine letzte Kraft anspannt. In rasendem Laufe windet er sich durch das Gedränge, überquert den Platz und setzt endlich mit einem erleichterten Seufzer die Gabel vor dem Eingangstor der Station nieder. In hellen Strömen rinnt ihm der Schweiß über das gelbe Gesicht und den nackten Oberkörper. Während er noch grinsend das über Erwarten hohe „Teegeld" einstreicht, springt ein anderer

Chineſe herzu, faßt das Gepäck und ſchleppt es auf einen Wink zur Zollabfertigungsſtelle. Kapitänleutnant von Möller hat am frühen Morgen ſein nach dem Abzug der Mannſchaft ſo ſtill gewordenes Schiff verlaſſen, um ſich zunächſt mit der Bahn nach Hongkong zu begeben. Ruhig, gelaſſen ſchreitet er jetzt hinter dem Kuli den Zollſchranken zu. Eine unangenehme Geſchichte, dieſe Zolluntersuchung, bei der jeder Koffer durchwühlt wird. Die Beamten hier brauchen nicht gerade alles zu wiſſen, was ſich in ſeinem Gepäck birgt. Na, ſo arg ſcheint es ja auch nicht werden zu wollen. Der erſte Koffer wird geöffnet. Einige Fragen des chineſiſchen Beamten nach Opium und ähnlichen verbotenen Dingen werden zufriedenſtellend beantwortet, eben klappt der Deckel wieder herunter, als aus dem Hintergrunde eine ſcharfe Stimme ertönt. Erregt tritt ein europäiſcher Beamter heran und befiehlt dem Chineſen barſch, die Sachen nochmals gründlich zu durchſuchen. Ein kleines, ſchmächtiges Kerlchen mit kohlſchwarzem Knebelbarte, deſſen greuliche Ausſprache ſchon beim erſten Wort den Franzoſen verrät. Längere Zeit hat er von ſeiner dunklen Ecke, in der er ſich vorher verborgen hielt, die alles überragende Geſtalt von Möllers beobachtet, in dem ſein Argwohn einen Deutſchen vermutet, der im Begriff ſteht, nach Europa in den Krieg zu gehen. Wie ein wildgewordener Truthahn ſchießt er an die Schranke heran, ſchimpft über ſeinen nachläſſigen Untergebenen: Was getan werden kann, dem Deutſchen Schwierigkeiten in den Weg zu legen, ſoll

geſchehen. Auch das kleinſte, harmloſeſte Stückchen ſoll hervorgekramt, unterſucht werden. Wenn der Paſſagier darüber den Zug verſäumt und in Hongkong das vielleicht letzte Schiff — wer weiß, ob England nicht morgen ſchon Farbe bekennt — ohne ihn abgeht, iſt wenigſtens einer unſchädlich. Offen freilich wagt er ſich an den Rieſen nicht heran, aber der gehäſſige Seitenblick, der den Deutſchen ſtreift, ſpricht Bände. Die Sache kann böſe werden. Daß der Halunke ganze Arbeit macht, iſt ſicher. Noch aber iſt nicht alles verloren.

„Was abben Sie in Ihre Bagage?“ In ganz leidlichem Deutſch ſtellt er die Frage. Keine Antwort. Der Monſieur wiederholt bedeutend gereizter:

„Ick bitte mir ſu ſagen, was Sie abben in die Bagage ier?“

Ein erſtaunter, verwunderter Blick trifft den Kleinen.

In tadelloſem Engliſch kommt es aus dem Munde von Möllers:

„What do you mean, Sir?“ Der Franzoſe ſtutzt einen Augenblick, dann zieht ſich ſein dunkles Geſicht in verbindliche Falten.

„Oh, you are English, Sir, I see! You are going to Hongkong? It's all right, Sir!“ Und dienſteifrig ſchließt der Zollbeamte, der eitel Sonnenſchein geworden iſt, die Koffer. Nicht eine Miene hat der vermeintliche Engländer während der ganzen Szene verzogen. Als er aber mit ſeinem Gepäck draußen auf dem Bahnſteig iſt, kann er einen leiſen Seufzer der

Erleichterung doch nicht unterdrücken. Na, das wäre ja diesmal noch gegangen! — —

Nur wenige europäische Passagiere sind am Zuge, so daß der Kommandant der „Tsingtau“ ein Abteil für sich allein angewiesen erhält. Um so toller und lärmender geht es vor der dritten Klasse zu, wo starker Andrang von Chinesen herrscht. Mit ungeheurem Gepäck rücken sie an, ganze Betten schleppen sie in den Wagen, aus dem laute Protestrufe ertönen. Ein unaufhörliches Auf und Ab, ein Schnattern und Rufen, daß die Ohren gellen. Der Gedanke, daß der Zug auch wirklich pünktlich abfahren will, hat in ihren Köpfen keinen Raum. Erst das energische Dazwischentreten des Stationsvorstehers schafft Ordnung. Endlich ist es so weit. Ein Pfiff, ein Ruck, und der Zug setzt sich in Bewegung. In eine Ecke zurückgelehnt, fast teilnahmlos sitzt Kapitänleutnant von Möller mit geschlossenen Augen da. Draußen gleitet die chinesische Landschaft vorbei, weite Felder, Flüsse, Städte, Pagoden, der Zug hält, neue Passagiere steigen ein und aus. Ein amerikanisches Ehepaar, anscheinend auf der Hochzeitsreise, nimmt ihm gegenüber Platz. Sie haben keine Augen für den Mitreisenden, und dem ist das sehr recht. Unablässig arbeiten die Gedanken in seinem Hirn: was werden die nächsten Stunden bringen, wie sieht es in Hongkong aus? Ist England noch neutral? Gerade Hongkong ist für ihn heißer Boden, doppelt gefährlich. Oft schon hat er mit „Tsingtau“ dort geankert, eine ganze Reihe von englischen Be-

kanntſchaften gemacht. Und eine Verkleidung, wie ſie die Kameraden vorhaben, iſt bei ihm ſchon ſeiner Größe wegen ziemlich zwecklos. Irgendeiner der Hafenbeamten, dieſer oder jener engliſche Offizier würde ihn ja doch ſofort erkennen. Da iſt es mit dem Trick, der dem kleinen Franzoſen gegenüber ſeinen Zweck ſo ſchön erfüllte, nicht abgetan. Ob die Engländer noch ein Schiff aus dem Hafen laſſen, ob es überhaupt noch ein Wegkommen gibt?

Glücklicherweiſe trifft der Zug am Bahnhof in Kaulun ein, als es ſchon dämmert. Unangefochten kommt er aus dem Stationsgebäude heraus. Draußen wimmeln ein paar Kerle herum. Zwei werden gegriffen, erhalten das Gepäck aufgepackt und recht laut und deutlich das Ziel angegeben, ſo daß die Umſtehenden es auch hören können: „Nach dem engliſchen Klub!“ Daß der Auftraggeber ſich die Geſchichte ſpäter anders überlegt und zufällig den Weg nach dem deutſchen Konſulat einſchlägt, iſt den Kulis nur angenehm: koſtet doppelte Taxe. Gar zu groß iſt die Wahrſcheinlichkeit allerdings nicht, daß man ihn hier vermutet. Die Engländer wiſſen genau Beſcheid, wo die „Tſingtau“ in dieſem Augenblick liegt, denken gar nicht daran, daß die Beſatzung ſchon weit weg iſt und ihr Kommandant ſoeben durch die dunklen Straßen Kauluns eilt. An Speichern, Kaſernen und Hotels geht es in ſchnellem Schritt vorbei, dann liegt der Hafen vor ihm. Hunderte von Lichtern ſchimmern auf dem ungeheuren Becken, dahinter blitzen und leuchten die hellen

Fenſterreihen der Häuſer Hongkongs, die ſich terraſſenförmig die Berghänge hinaufziehen, durch die Nacht. Die feurige Schlange, die drüben in ſchneller Fahrt zum Horizont zu klettern ſcheint, iſt die Drahtſeilbahn, die Tram, wie das Volk ſie hier nennt. Von der Signalſtation auf dem Peak flammen farbige Lichter, Zeichen über ein- und auslaufende Schiffe. Gleich dahinter liegen rieſige Kaſernen in tiefem Dunkel. Was mag die Garniſon jetzt wohl tun? Treffen ſie ſchon die Vorbereitungen zum Abtransport nach Europa, oder denkt England noch nicht an Feindſeligkeiten?

Die Fähre legt an. Schnell iſt von Möller mit ſeinen beiden chineſiſchen Begleitern an Bord. Wenige Minuten ſpäter hat das Boot den Hafen überquert und am Kai von Hongkong gelandet. Vorbei an Queens Building und am Hongkonghotel führt der Weg jetzt in die Queens Road, die Hauptverkehrsſtraße Viktorias. Brauſendes Leben ſtrömt ihm entgegen, eine wahre Flut von Licht. Geſchäftsladen an Geſchäftsladen, hellererleuchtete Schaufenſter, ein Gewimmel von Fußgängern aller Farbenſchattierungen: Gelb, braun, bis hinunter zum tiefſten Schwarz. Weiße und farbige engliſche Soldaten und Matroſen ſchlendern läſſig dazwiſchen, elektriſche Bahnen ſauſen vorbei, Sänftenträger, die ihre Inſaſſen nach den Klubs und Hotels bringen: Dinnerzeit. An einer Ecke haben die Blumenhändler ihre Verkaufsſtände. Die herrlichſten Orchideen und Chryſanthemen, Roſen von märchenhafter Pracht halten ſie feil. Hier biegt

von Möller in die stille Seitenstraße ein, die bergaufwärts führt. Wenige Schritte noch bis dahin, wo sich die Straße gabelt, dann hält er an. Das Ziel ist erreicht, hier liegt das deutsche Konsulat. Kaum ein Lichtschein dringt aus den Fenstern. Freudig wird der Ankömmling aufgenommen, die Kulis werden entlohnt. Die erste Frage nach der Begrüßung lautet: „Wie steht's mit England?“ Ein Achselzucken antwortet ihm. „Heute noch nicht!“ Dann ein erleichtertes „Gott sei Dank! Da komme ich noch weg.“ Freilich, Zeit ist nicht zu verlieren.

Wie im Fluge gleiten die Stunden. Viel gibt's zu erzählen, zu fragen, zu besprechen. Es ist schon spät, als von Möller nach herzlicher Verabschiedung das Haus verläßt und mit langen Schritten dem Murray Pier zueilt. Draußen auf der Reede liegt der deutsche Dampfer „Machew“, der am nächsten Morgen nach Manila auslaufen will. Die letzte Gelegenheit vielleicht, noch wegzukommen. Jede Stunde ist kostbar. Stockfinster ist es am Ufer, die Laternen, die um das Viktoriadenkmal stehen, werfen nur kümmerlichen Schein bis hierher. Kaum zweihundert Meter von Land entfernt schimmern die Lichter der „Tamar“, des alten englischen Dreideckers herüber, des Wahrzeichens des Hafens von Hongkong. Eine Pinasse legt soeben bei ihr an, der Fallreppspfiff ertönt. Offiziere steigen an Bord und verschwinden unter Deck. Nach der Kaulunwerft zu liegt ein großer Passagierdampfer, dessen hellerleuchtete Promenadendecks einladend zu winken scheinen. Von der Nordeinfahrt

her kommt in ruhiger Fahrt ein Frachtdampfer vorbei. Nur die Laternen an den Maſten brennen, und der rote Schein des Backbordſeitenlichts iſt wahrzunehmen.

Vom Quai führen Steintreppen nach dem Waſſer hinunter. Dort liegen gewöhnlich die Zampans, die den Verkehr im Hafen vermitteln. Ein paar Schritte nur, und die Stelle iſt erreicht. Kein Boot! Weit und breit dehnt ſich nur das ſchwarze Hafenwaſſer. Halt! Dort in der Ecke liegen dicht zuſammengedrängt mehrere Dſchunken und Boote.

Zampan! Zampaaaan! . . . . ſchallt es gedämpft in die Nacht hinaus. Nichts rührt ſich.

Zampaaaaan! . . . Alles bleibt ruhig, nur die Wellen von einem vorbeifahrenden Frachtdampfer gluckſen und plätſchern gegen die Granitquadern des Kais.

Ein ſchwerer Schritt hallt in der Ferne, kommt heran. Eine hohe Geſtalt löſt ſich aus der Dunkelheit: Ein indiſcher Poliziſt. Ein baumlanger Sikh, deſſen ſpindeldürre Beine von Wickelgamaſchen umſchloſſen ſind, ganz in Khaki gehüllt, ſtelzt herbei. Sobald er den Europäer ſieht, nimmt er militäriſche Haltung an.

„No Zampan to-night, Sir!“ Namu, es gibt heute Nacht keine Zampans? Der Inder, der das Staunen auf dem Geſicht von Möllers, den er wohl für einen engliſchen Offizier hält, bemerkt wiederholt ſein „no Zampan to-night!“ und erklärt dann in

gebrochenem Engliſch, daß von heute ab kein Zampan nachts fahren dürfe.

Ein böſer Reinfall! Das Verbot des Zampanverkehrs ſpricht eine nur zu deutliche Sprache. Fort muß er noch heute nacht von hier. Iſt doch „Machew“ die letzte Hoffnung. Iſt ſie weg und England erklärt morgen den Krieg, dann iſt an ein Entkommen über See überhaupt nicht mehr zu denken. Hier in Viktoria aber interniert werden, um untätig als Gefangener den Krieg zu vertrauern, während es zu Hauſe hart auf hart hergeht, das mag kein deutſcher Soldat. Wie aber wegkommen? Vorſichtig heißt es ſein. Auch der Inder, der in einiger Entfernung ſteht und anſcheinend nicht die Abſicht hat, ſich ſo bald zu entfernen, darf nicht merken, was auf dem Spiel ſteht. Der Kerl macht ohnedies ſchon ein ſo merkwürdiges Geſicht, als wundere er ſich, worauf der Offizier denn hier in der Nacht warte. Eine Viertelſtunde vergeht. Nichts zeigt ſich, kein Fortkommen gibt es von hier. Selbſt wenn einer der Zampanleute ſich bereit erklärt, zu fahren, nützt das nicht viel. Iſt das Verbot erlaſſen, dann kreuzen ſicherlich ununterbrochen die Dampfboote der Polizei im Hafen, um auf Übertreter zu fahnden. In buntem Wirbel jagen die Gedanken und Überlegungen durch den Kopf des Wartenden, als plötzlich Laternen durch die Nacht blitzen; in ſchneller Fahrt kommt ein Dampfboot heran und legt ganz nahe bei der Fähre an. Ein Fahrzeug der Kaulunwerft, das Angeſtellte oder Offiziere eines der dort in Reparatur befindlichen Schiffes nach Hong-

kong bringt. Jetzt oder nie! Hier bietet sich eine Überfahrtsgelegenheit, vielleicht die letzte. Noch klingt das Lachen der sich entfernenden Europäer durch die Nacht herüber, als von Möller auch schon neben dem Boot steht, das soeben nach Kaulun zurückzukehren sich anschickt.

Ein kurzes Unterhandeln mit dem Bootsführer, der den Fremden, den er nicht kennt und von dem er nicht weiß, was er so spät noch in Kaulun will, zuerst zurückweisen will, dann die Frage: „You are an Officer, Sir? Allright, jump in!“ Sie sind Offizier? Gut, springen Sie herein! Schnell, schnell, wir haben keine Zeit, es ist spät!“ Im nächsten Augenblick springt die Maschine an, Funken stieben aus dem Schornstein, und in elegantem Bogen dreht das Boot auf die in der Ferne liegende Werft zu. In schneller Fahrt geht es vorwärts, die Lichter von Hongkong verschwinden allmählich in der Dunkelheit . . .

Polternd gleitet ein Glied der Ankerkette nach dem anderen binnenbords der „Machew“, an deren einer Signalleine der „blaue Peter“ im Winde flattert. Kapitän und wachthabender Offizier stehen mit Kapitänleutnant von Möller, der vor einer Stunde an Bord kam, auf der Brücke, der I. O. (Erster Offizier) auf der Back, um das Einhieven der Ankerkette zu beaufsichtigen. Jetzt hebt er die rechte Hand. Der Anker ist aus dem Grund.

„Langsame Fahrt voraus!“

Am Heck quirlt das Schraubenwasser, langsam dreht „Machew“ auf die Ausfahrt und verläßt mit

voller Fahrt den engliſchen Hafen. Die bewaldeten Hänge Hongkongs, das Tal mit dem Rennplatz und dem Kirchhofe, Fabriken, Lagerhäuſer, Speicher und Kaſernen gleiten vorbei. Auf der anderen Seite leuchten in der Morgenſonne die braunen, unbewaldeten Berge des chineſiſchen Feſtlandes herüber. Noch iſt die Gefahr nicht überwunden. Dem Hafenverkehr ſind wahrſcheinlich ſchon Beſchränkungen auferlegt, nicht mehr alle nach außen führenden Wege ſind frei.

Von beiden Seiten tritt das Land näher heran, die Straße verengt ſich zur Ausfahrt. Weit hinten liegt der Hafen mit ſeinen zahlreichen Schiffen, eine dunkle Wolke der qualmenden Schornſteine brütet über dem Waſſer. Dicht unter Land ſchiebt ſich der helle Körper eines kleinen engliſchen Zerſtörers längs, aus deſſen drei niedrigen Schornſteinen dichter Rauch quillt. Mit großer Fahrt läuft er den gleichen Kurs hinter „Machew“ her. Der Feind! Sicherlich gilt das dem deutſchen Schiff, von deſſen Heck die ſchwarz-weiß-rote Flagge weht. In wenigen Minuten iſt er querab. Das Herz ſtockt den drei Männern auf der Brücke. Jetzt . . . jetzt muß drüben das Signal hochgehen: „Stoppen Sie ſofort!“ . . . Bange Minuten . . . eine Ewigkeit. Ohne ſich um den Dampfer zu bekümmern, jagt der Engländer weiter. Einige kleine Polizeiboote liegen in der Einfahrt, auch ſie ſcheinen nur Augen für die Kriegsfahrzeuge zu haben, und unbehelligt gleitet das deutſche Schiff an ihnen vorbei.

Eine halbe Stunde ſpäter iſt „Machew“ auf freier See und hält mit Oſtkurs auf Manila zu. An einen

Kreuzerkrieg ist hier draußen jetzt schon kaum zu denken. Der Feind vermutet sicher nicht, daß aus dem englischen Hongkong eine gute Prise im letzten Augenblicke noch auslaufen könnte.

Zum ersten Male seit zwei Jahren atmet Kapitänleutnant von Möller wieder die Luft des freien Meeres. Tiefdunkelblau dehnen sich die Fluten des Stillen Ozeans, glatt wie ein Spiegel liegt die Oberfläche. Azurn spannt sich der wolkenlose Tropenhimmel über die See. Ein Strom von Licht und blendendheißem Glanze ergießt sich über das Schiff, erfüllt die Luft. Herrlich ist es hier! Und doch! Weit, tausende von Seemeilen weit entfernt, brausen und schäumen die grünen Wasser der Nordsee, reiten die Wellen mit kurzen Brechern heran. Und stählerne Kiele furchen in großer Fahrt vielleicht gerade in diesem Augenblick hindurch, zur Begegnung mit dem Feinde. Wer dort sein könnte! In der Mitte der Kameraden, ein Großkampfschiff oder ein Torpedoboot unter den Füßen! Eintönig rattern die Maschinen, einschläfernd . . . ein Blitz flammt auf, Pulverqualm, dumpfe Schläge rollen über die See . . . wie schön das ist . . . ein Zusammenreißen, daß der starre in der Ferne suchende Blick wieder Leben bekommt. Der Krieg wird ja nicht in vier Wochen beendet sein. Ein wenig Glück nur, und auch er trifft zur Zeit ein, um teilzunehmen an dem Tage, da die junge deutsche Flotte zum Kampfe gegen den mächtigen Gegner antritt.

Drei Tage schon fährt „Machew" nach Osten.

Schattenhaft dämmern in der Ferne dunkle Umrisse an der Kimm auf, verstärken sich, werden deutlicher: Die Philippinen. Der Kapitän hält direkt auf Land zu, um gegen Angriffe feindlicher Kreuzer möglichst geschützt zu sein. Bewaldete Hänge und ragende Berge wachsen allmählich empor. Hellgrünlich schimmern Korallenriffe, nur wenig überflutet. Leicht brandet die See über die seichten Stellen. Die Einfahrt in die Bucht von Manila öffnet sich. Die Befestigungen von Corregidor drohen herüber, im Scheine der untergehenden Sonne blitzen die Panzerkuppeln und Beobachtungsstände. Weiter südlich leuchtet aus dunklem Grün Cavite, wo die spanische Flotte von den Amerikanern unter Admiral Dewey erbarmungslos zusammengeschossen wurde. Mit Ostkurs steuert „Machew" in die weite Bucht, in deren Hintergrund sich das weiße Häusermeer von Manila mit seinen zahlreichen Türmen breitet. Weiter links ragen die Schornsteine von Binando, dem Stadtteil der Geschäfte und Fabriken.

Von der Brücke geht die Lotsenflagge hoch. Minuten darauf schießt aus dem Gewirr der im Hafen liegenden Schiffe in großer Fahrt der Lotsendampfer heran. „Machew" stoppt, das Seefallrepp gleitet über die Reeling, und der Hafenlotse steigt an Deck, um das Schiff auf den zugewiesenen Ankerplatz zu bringen.

„Sie haben ja noch Glück gehabt!" wendet er sich, auf der Brücke angelangt, an den Kapitän. „Es wird sicher keine vierundzwanzig Stunden mehr dauern,

und ein engliſcher Kreuzer liegt vor der Einfahrt. Wir wundern uns, daß man Sie überhaupt noch aus Hongkong herausgelaſſen hat."

„Engliſcher Kreuzer? Alſo doch! Das war ja großer Duſel, daß „Machew" noch im letzten Augenblick davongekommen iſt."

Unaufgefordert packt der Amerikaner all die Bären aus, die Reuter der Welt ſeit mehreren Tagen aufbindet. Die furchtbaren Verluſte der Deutſchen, den Selbſtmord des Generals Emmich, die Vernichtung von ſechzehn deutſchen Linienſchiffen und ähnlichen Blödſinn.

Der wachthabende Offizier, der hinter dem Mann ſteht, ein waſchechter Hamburger, brummt leiſe, aber ingrimmig vor ſich hin:

„Holt Mul, Quatſchkopp, ſo wat glöwt uck bloß en Amerikaner!" Ernſter aber faßt Kapitänleutnant von Möller die Lage auf. Der erſte Vorgeſchmack von dem, womit Reuter ſicherlich während der ganzen Dauer des Krieges die Welt vergiften und gegen die Mittelmächte aufhetzen wird. Leider ſtehen ihm ja alle Kabel zur Verfügung.

Der Ankerplatz iſt erreicht. Raſſelnd gleitet der Steuerbordanker in den Grund. Die Maſchinen gehen rückwärts, dann ſtoppen ſie. „Machew" iſt nicht der einzige deutſche Dampfer, der hier liegt. In nächſter Nähe flattert von verſchiedenen Schiffen, bei denen ein Anlaufen von Manila ſicherlich nicht im Fahrplan geſtanden hatte, die deutſche Flagge im Abendwind. Auch ihnen iſt es noch gelungen, ſich recht-

zeitig vor feindlichen Kreuzern in Sicherheit zu bringen. Kapitänleutnant von Möller benutzt die erste Gelegenheit, um an Land zum Konsul zu gehen. Was er erfährt, ist für ihn nicht allzu tröstlich. England, Frankreich, Rußland und Serbien stehen gegen Deutschland und Österreich. Feinde ringsum, wie durchkommen? Nach Hause aber muß er. Der Konsul kann ihm nicht viel Tröstliches sagen. Das Kreuzergeschwader des Admirals Grafen von Spee liegt bei Ponape. Der Weg dahin ist zwar nicht sehr weit, hat aber dafür den Fehler, daß von Manila keine einzige Verbindung dahin geht und man eher nach Europa kommen kann als nach den Karolinen.

In Tsingtau liegt die „Emden", wahrscheinlich aber nicht lange mehr. Bald wird auch sie versuchen, zum Kreuzergeschwader zu stoßen, um nicht bei der Belagerung von Tsingtau eingeschlossen zu werden. Damit ist es also nichts. Es bleiben die Wege nach Europa: der von Manila über Japan und Honolulu nach St. Francisco oder der über Holländisch-Indien.

Einige Tage vergehen. Nur zu bald bestätigt sich in Kapitänleutnant von Möller die Überzeugung, daß er in Manila nicht lange verweilen darf. Bald ist er durch seine Länge eine stadtbekannte Erscheinung, und die englischen Spione brauchen nicht allzu lange, um herauszufinden, wer er eigentlich ist. Auf Schritt und Tritt folgen und überwachen sie ihn. Wenige Wochen nur, und ein Entweichen ist dann ganz ausgeschlossen. Seine Lage wird durch den Hinzutritt Japans in die Reihe der Gegner noch erschwert. Die

gelbe Raſſe, die hier zahlreich vertreten iſt, betrachtet Manila längſt als ihnen zuſtehende Kolonie und vermehrt noch die Zahl der Aufpaſſer.

Untätig vergehen die Tage. Endlich bietet ſich doch Gelegenheit zum Fortkommen. Ein deutſcher Dampfer will die gefährliche Fahrt über See nach Holländiſch-Indien wagen. Doppelt gefährlich, da ſich bereits mehrfach engliſche und japaniſche Kreuzer vor dem Hafen gezeigt haben. In aller Heimlichkeit macht er ſeeklar.

Noch liegt die Nacht über der weiten Bucht, als das Schiff der Ausfahrt zuſtrebt und in See geht. Keiner der eingeborenen Dienerſchaft ſeines Gaſtgebers hat das Fehlen von Möllers bemerkt. Mit ruhigem Gewiſſen verſichern ſie den Spähern, die ſich am frühen Morgen bereits in harmloſen Masken einfinden, daß der „lange Deutſche“ noch ſchliefe. Als ihnen der Schlaf aber heute merkwürdig lange zu dauern ſcheint, iſt es zu ſpät. Kapitänleutnant von Möller ſchwimmt bereits auf der Höhe von Palawan ſeinem neuen Ziele zu.

Interniert

„Sie sind der Kaiserlich Deutsche Kapitänleutnant von Möller?“

„Jawohl!“

„Sie waren Kommandant des Kanonenboots „Tsingtau“ und sind Anfang September 1914 auf einem deutschen Schiff von Manila hierher nach Batavia gekommen?“

„Stimmt!“

„Welche Absicht hat Sie nach Java geführt?“

„Darüber verweigere ich die Auskunft!“

„Wir wissen auch ohne Ihre Antwort ganz genau, welchen Zweck Sie verfolgten, als Sie nach Batavia kamen. Sie beabsichtigten, auf diesem allerdings etwas unbequemen Umwege nach Europa und nach Deutschland zu gelangen, um dort am Kriege teilzunehmen. Zu diesem Zweck haben Sie sich zunächst offen an die Kapitäne der holländischen Post- und Frachtdampfer mit der Bitte gewandt, Sie nach Europa mitzunehmen. Als diese Bemühungen fehlschlugen, haben Sie, Herr Kapitänleutnant, versucht, Offiziere und Mannschaften des Dampfers zu be-

ſtechen, damit ſie Ihnen auf ihren Schiffen einen heimlichen Unterkunftsraum, in dem Sie ſich während der Fahrt unbehelligt aufhalten könnten, ſchaffen. Das wäre Ihnen auch faſt gelungen, wenn nicht im letzten Augenblick noch ein Angeſtellter der Reederei durch einen Zufall dahintergekommen wäre. Schon bei Ihren erſten diesbezüglichen Verſuchen war Ihnen ſeitens der Dampferagenturen eröffnet worden, daß die Mitnahme wehrpflichtiger deutſcher Untertanen den holländiſchen Schiffen auf Grund beſonderer Abmachungen der Königlich Niederländiſchen Regierung mit England ſtreng unterſagt ſei. Sie haben trotzdem Ihre Anſtrengungen nicht aufgegeben, ſie vielmehr öfters noch wiederholt und damit eine Handlung begangen, die durchaus geeignet war, die Neutralität der Königlichen Regierung zu gefährden. Sie haben überdies holländiſche Staatsbürger zum Bruche getroffener internationaler Abmachungen verleitet, die ſehr leicht ſchwere, politiſche Verwicklungen zur Folge haben konnten. Sind Sie, Herr von Möller, bereit, derartige Verſuche künftig zu unterlaſſen und ruhig während der Kriegsdauer auf Java zu bleiben?"

„Nein!"

„Dann habe ich Ihnen zu eröffnen, daß Seine Exzellenz der Herr Generalgouverneur im Namen der Königlich Niederländiſchen Regierung Ihre Internierung unter Zuweiſung von Batavia beziehungsweiſe von Weltevreeden als Aufenthaltsort verfügt hat. Eine Berufung gegen dieſe Maßnahme ſteht Ihnen nicht zu, Sie werden vom Neutralitätsoffizier

noch genaue Anweisungen erhalten, wie Sie sich zu verhalten haben!"

Am frühen Morgen, als Kapitänleutnant von Möller sorglos beim Frühstück saß, war ihm durch einen holländischen Offizier die Aufforderung überbracht worden, sich unverzüglich im Gebäude des Generalgouvernements in Weltevreeden einzufinden. Die Nachricht kam nicht ganz unerwartet. War es ihm doch schon seit mehreren Wochen aufgefallen, daß ihm auf Schritt und Tritt einer der gelb- oder braunhäutigen Kerle folgte, daß er den Argwohn der Regierung erweckt haben mußte. Jetzt sollte also seinen Bemühungen, nach der Heimat zu gelangen, die er mit zäher Beharrlichkeit trotz aller Fehlschläge immer wieder fortgesetzt hatte, ein gewaltsames Ende bereitet werden. Anfang September war er nach glücklicher Überfahrt von Manila im Hafen von Tanjong Priok angelangt. Vom ersten Tage an versuchte er fortzukommen. Seine ursprüngliche Absicht war — wovon der holländische Offizier, der ihm die Internierung in fließendem Deutsch mitgeteilt hatte, allerdings nichts wußte — das Kreuzergeschwader zu erreichen. Über den Aufenthalt der deutschen Schiffe fehlte aber jede Nachricht, so daß die Suche nichts weiter als eine planlose Fahrt ins Ungewisse geworden wäre. „Gneisenau" und „Scharnhorst" waren zuletzt — darüber war aber auch schon geraume Zeit verstrichen — von Papete auf Tahiti und Samoa gemeldet worden. Die beiden Plätze lagen auch so weit ab, daß bei der schlechten Verbindung von Java aus gar nicht an ein

Hinkommen zu denken war. Wer mochte außerdem den Kurs wissen, den diese seither eingeschlagen hatten! Ob sie nun versuchten, um Kap Horn herum die Heimat zu erreichen? Vielleicht aber, und dafür sprach die größte Wahrscheinlichkeit, hatten sie sich dem von allen Seiten nahenden Gegner stellen müssen und waren nach hartem Kampfe unterlegen.

Die Nachricht von dem siegreichen Tage bei Coronel steigerte seine Hoffnungen, bis dann der 8. Dezember kam und mit ihm die Kunde der Seeschlacht bei den Falklandsinseln. Mit einem Schlage war es vorbei. Wochenlang hatte er sich auch von der „Emden" Befreiung erhofft. Der Indische Ozean war nicht weit, nur wenige Tagereisen entfernt lag Pulo-Penang. Auch damit war es nichts geworden. Nach ruhmreichem Wirken unterlag der Kleine Kreuzer, bis zum letzten Augenblick gegen den übermächtigen Gegner kämpfend, bei den Kokosinseln. Einen Augenblick hatte er an „Ayesha" gedacht. Die aber mußte längst am Ziele angelangt sein.

Wie fieberhaft sein Hirn auch arbeitete, es gab keine andere Möglichkeit, als sich, koste es, was es wolle, auf einem Schiffe nach der Heimat durchzuschlagen. Es fuhren außer den holländischen Postdampfern nur noch Frachtdampfer von javanischen Häfen nach Europa. Alle Möglichkeiten hatte Kapitänleutnant von Möller sorgsam erwogen. Er konnte als Neutraler oder selbst als Angehöriger einer feindlichen Macht an Bord gehen, keine Arbeit wäre ihm zu gering gewesen, sein Ziel zu erreichen. Als Ma-

troſe, als Kohlentrimmer, als Stewart. Immer wieder war das Hindernis da, ſeine Länge von zwei Metern, das beſte Kennzeichen, ein Steckbrief, der ſtets vor ihm herlief.

So hieß es alſo, die Internierung geduldig auf ſich nehmen und abwarten. Vielleicht beſcherte gerade der blinde Zufall ihm die Möglichkeit, wegzukommen. Schon zwei Stunden nach der Eröffnung der Internierung erſcheint ein holländiſcher Offizier, der ihn darüber unterrichtet, wie er ſich zu verhalten habe: zugewieſene Wohnung, tägliche Meldung uſw. Im übrigen kann er tun und laſſen, was er will. Mit den Fahrten nach Tanjong-Priok, wo die Dampfer innerhalb der Molen oder direkt an den Bahnſchuppen lagen und löſchten oder Ladung nahmen, war es jetzt freilich vorbei. Jedesmal, wenn ein Schiff auslief, war er dageweſen, ſehnſüchtig hatten ſeine Blicke ſich an die Fahrzeuge, die nach Europa gingen, geklammert, bis die Schornſteine und Maſten unter der Kimm verſchwunden waren. Dann hieß es eben, die Sehnſucht unterdrücken und zur Bahn wandern, die ihn zurück nach Batavia brachte. Bis zum nächſten Mal. An den Kontoren der Dampfergeſellſchaften ſtand er und ſah, wie Mynheer van Deeken oder Mevrouw van Roeren oder Angehörige der feindlichen Mächte hinter den Glasfenſtern verſchwanden und anſtandslos ihre Paſſage belegten. Die durften es. Nur den Untertanen der Mittelmächte gegenüber galten die Neutralitätsverpflichtungen Hollands, die ihm die Rückkehr abſchnitten.

Viel war in Batavia nicht los, das ihn hätte ablenken können. Tagsüber bummelte er durch die Straßen Weltevreedens, vorbei an den mitten aus Wäldern von Palmen und Tamarinden lugenden Bungaloos und Landhäusern der holländischen Handelsherren, besuchte die Läden der chinesischen, javanischen, indischen und japanischen Kuriositätenhändler oder schlenderte die Tamarindenallee entlang, die hinunter nach Batavia führte. Abends gab es die übliche Abfütterung auf der Hotelterrasse mit viel Licht und Musik. In den Zwischenpausen wurde dann von den Weißen und den zahlreichen Mischlingen an den Tischen ringsum die Lage in Europa und der Krieg besprochen und wiedergekaut. Als Grundlage dienten natürlich immer wieder, trotz aller handgreiflichen deutschen Erfolge, die Reutermeldungen. Oft und oft hieß es, die Zähne zusammenbeißen und die Faust in der Tasche ballen, wenn Leute, die alles eher als eigenes Urteilsvermögen hatten, die deutschen Soldaten beschimpften und in den Schmutz zogen. Selbst Männer, die die Deutschen als Kaufleute doch kennen müssen, beteiligen sich an dem Chor. Der Grund freilich ist klar: Der Konkurrent, dessen Rührigkeit und weitschauender Blick dem holländischen Phlegma über ist, wird unbequem. Wer garantiert auch dafür, daß die Deutschen nicht eines schönen Tages Holland überschlucken? Die englische Presse behauptet es, und die muß es doch wissen!

Eine besondere Vergünstigung ist es, wenn von Möller nach Buitenzorg fahren darf. Durch herrliche

Tropenlandschaften führt die Bahn, durch ganze Wälder von Palmen, Manguſtinen, Bananen. Dann wieder dehnen ſich weite Ananas- und Reisfelder; Kokos- und Bambushaine wechſeln ab mit Sumpfland, aus dem ſeltſame, feurig tropiſche Blumen glühen. Volle, ſatte Farben überall. Zwiſchen dem dunklen Grün das flammende Rot, das Orange, das blendende Weiß. Bunte Schmetterlinge gaukeln, farbenblitzende Vögel ſchwirren erſchreckt über den Bahndamm. Polternd und dröhnend jagt dann der Zug über eine Brücke. Tief unten wälzt ſich ein breiter Fluß. Ungefüge Baumſtämme liegen auf einer Sandbank. Träge Körper ſchieben ſich vorwärts, heben die Köpfe ob des heranbrauſenden Ungetüms, das über ihnen hinwegſchnaubt: Krokodile. Einzelne ſchilfgedeckte Hütten, wie Pfahlbauten aus der Urväterzeit tauchen auf, ganze Kampongs, Dörfer der Eingeborenen, Villen und Landhäuſer, Gärten und dahinter der ragende Salak, von deſſen Kuppe leichte Rauchwolken in die blaue Luft ſtoßen.

Trotz der Pracht der Natur iſt das Leben eintönig. Beſonders die Nachrichten aus Europa ſind es, die es immer unerträglicher machen. Jeder Tag bringt neue Lügen von den Kriegsſchauplätzen. Die Ruſſen ſtehen bereits in der Nähe von Berlin, die Franzoſen weit über dem Rhein, was von der deutſchen Flotte noch ſchwimmt, iſt kaum der Rede wert. Dann wieder kommen Streiflichter: Die Taten eines Weddigen, der zweimalige Vorſtoß an die engliſche Küſte, das Auftauchen der U-Boote in der Iriſchen See. Die Kame-

raden ſind rührig an der Arbeit. Und er ferne, interniert! . . .

Ohne irgendwelche Ankündigung trifft von Möller eines Morgens die Nachricht, daß er nach Surabaja im öſtlichen Teile der Inſel abzureiſen habe, das ihm als neuer Internierungsort angewieſen ſei. Ebenſo wie Batavia und Weltevreeden iſt ihm auch Surabaja aus dem Jahre 1906 bekannt, in dem er auf dem Kleinen Kreuzer „Leipzig" die Ausreiſe über die Sundainſeln machte. Die Veränderung ſtimmt ihn nicht gerade traurig. Wenigſtens gibt es Abwechſlung, andere Menſchen, neue Gegenden. Vielleicht auch Bekannte aus der damaligen Zeit.

Einige Tage ſpäter geht es los. Stundenlang klettert der Zug, höher und höher. Die ganze Wunderwelt der herrlichen Inſel gleitet vorbei. An den kleinen Stationen hält die Bevölkerung in ihrer maleriſchen Tracht, dem ſchreiend bunten Sarong, ein Tuch oder den großen Schilfhut auf dem Kopf. Ungeheure Kaffee- und Zuckerplantagen durchſchneidet die Bahn, gleitet über reißende Gebirgsflüſſe, taucht in geſchützte Täler, in denen Ananas und Bananen blühen. Dann wieder drohen ſchroffe Gebirge herunter. Regenſchwer hängen graue Wolken um die Spitzen oder dampfende Rauchſäulen entſtrömen den Kratern. — Die Nacht bricht ein. Plötzlich, ohne Übergang. Aus den Hütten leuchten die Herdfeuer, Signallaternen blitzen auf der Strecke, Myriaden von Glühwürmchen von einer Pracht und Leuchtkraft, wie ſie nur die Tropen aufzuweiſen vermögen, ſchweben längs des Bahndammes

wie Sterne am dunklen Himmel. Ein langer Pfiff, die Fahrt verlangſamt ſich; Maas, wo übernachtet werden ſoll, iſt erreicht; der Zug hält.

Frühmorgens geht die Fahrt weiter. Empfindlich kühl iſt es hier oben, bis endlich die Sonne zum Vorſchein kommt und der heiße Tag anbricht. Die gleichen wundervollen Naturbilder heute wie geſtern. Urwald tritt ſtellenweiſe an die Bahn heran. Ein Gewimmel mächtiger Baumrieſen, zwiſchen denen ſich Geſtrüpp breitet, Schlinggewächs in den abenteuerlichſten Formen ſpannt. Kreiſchend flattern Papageien vor der einherbrauſenden Lokomotive ins Dickicht. Die Strecke ſenkt ſich. Das Gebirge tritt zurück, rieſige Plantagen in der Ebene begleiten ſtundenlang die Fahrt. Dann, als eben die Sonne untergeht, rollt der Zug in den Bahnhof von Surabaja ein.

Mehrere Deutſche, die um von Möllers Ankunft wußten, begrüßen ihn. Es regnet Einladungen. Nach wenigen Tagen ſchon ſind wertvolle Bekanntſchaften geſchloſſen. Er wird in den Simpangklub und in die „Witte Sozietät“ eingeführt, beſucht die Erholungsheime, die deutſche, in Surabaja anſäſſige Kaufleute den Mannſchaften der hier vor Anker liegenden deutſchen Dampfer in den Bergen errichtet haben. Wie im Fluge vergeht die Zeit. Zwar beſteht auch hier Aufſicht, ſie wird aber nicht ſo ſchwer empfunden wie in Batavia, weil ſich die Landsleute ſo rührend um ihn ſorgen. Das wichtigſte aber iſt: Auf der Reede liegen mehrere deutſche Dampfer. Auch die gute

„Machew“ ist darunter, der er sein glückliches Entkommen aus Hongkong verdankt. Unbestimmt vorerst taucht der Gedanke an Flucht, der nie geschlummert hat, in ihm auf. Von Tag zu Tag nimmt er stärkere Formen an, verdichtet sich. Ist es einmal mit Hongkong so gut geglückt, kann es wohl hier ein zweites Mal gelingen!

Weddigen

Im kleinen Erfrischungsraum des Chinesen Eumo-lim sitzen an einem der runden Tische bei einem Glase „Fatbeer“ die beiden deutschen Schiffsoffiziere Deike und Schwarting einander gegenüber. Die Unterhaltung wird so leise geführt, daß kein Wort nach der Ecke dringt, in der einige Holländer ziemlich geräuschvoll Zucker- und Kaffeepreise erörtern. Trotzdem scheint der Gegenstand ihrer Unterredung so interessant, daß sie darüber ihr Bier vergessen, das in den Gläsern schal wird. Eine baumlange Gestalt erscheint in der Tür. Kapitänleutnant von Möller. Mit wenigen Schritten ist er am Tisch der beiden angelangt und nimmt neben ihnen Platz. Eine halbe Stunde etwa verstreicht in gleichgültigen Gesprächen, als die Holländer sich geräuschvoll erheben und den drei Deutschen das Lokal überlassen. Der bezopfte chinesische Boy kommt heran, räumt die Tische ab und verschwindet wieder. Sie sind allein.

„Haben Sie sich überlegt, worüber wir gestern sprachen?“ beginnt von Möller. „Haben Sie einen Plan, der Aussicht auf Verwirklichung hat?“

„Jawohl, Herr Kapitänleutnant," erwidert der Vizesteuermann d. R. Deike. „Pläne haben wir genug geschmiedet. Alles kommt aber darauf hinaus, daß wir als Besatzung von fremden Schiffen oder als blinde Passagiere von hier nicht wegkommen können, uns kann nur ein eigener Untersatz nützen."

„Eigener Untersatz? Wie wäre es," meint der Kapitänleutnant, „wenn wir es mit der „Machew" versuchten? Besatzung würden wir hier doch mit leichter Mühe zusammenbekommen. Der einzige Weg, wohin wir kommen könnten, ist Arabien. „Choising" hat ihn uns ja gezeigt, und da haben wir wenigstens einigermaßen Gewißheit, die Heimat zu erreichen. Wenn wir den ganzen Dampfer voll Kohlen und Vorräte packen, muß es doch eine Kleinigkeit sein, bis zur arabischen Küste oder ins Rote Meer in einer Tour durchzufahren. Andere Wege kommen für uns überhaupt nicht in Betracht, da sie viel zu weit sind. Kein Neutraler gibt uns Kohlen, und mit Gewalt nehmen, ist ausgeschlossen."

„Tja, Herr Kapitänleutnant," meldete sich nun der Oldenburger Schwarting, Bootsmannsmaat d. R., zum Worte. „Leute kriegen wir ja woll genuch! Viel mehr, als wir nötig haben, und wir könnten mit ihnen auch den Deuwel aus der Hölle holen, aber wir kommen mit dem Dampfer nie aus dem Hafen raus!"

Einen Augenblick der Überlegung, dann stimmt ihm von Möller zu. „Vorräte wären schon genug da, wenn wir alles zusammenpackten. Dazu müßten aber die Schiffe beieinander längsseit gehen, die ganzen

Vorbereitungen wären viel zu umständlich, und glauben Sie mir, die Engländer hätten Wind davon, sowie nur eines der Fahrzeuge Dampf aufmacht. Bei ihrer wohlwollenden Neutralität würden die Mynheers es wahrscheinlich überhaupt nicht zulassen, außerdem wimmelt es hier von englischen und japanischen Spionen. Binnen vierundzwanzig Stunden hätten wir einen Kreuzer auf dem Halse. Ist denn kein einigermaßen anständiges Segelschiff im Hafen? Das wäre bedeutend einfacher, da brauchten wir nur Proviant und Wasser."

„Und vor allem auch nicht so viel Leute", fällt Deike ein.

„Es liegen wohl schon ein paar Segler da, Herr Kapitänleutnant," erklärt Schwarting nach einigem Nachdenken, „das sind aber alles so olle verrottete Kähne, daß sie bei einem Kuhsturm glatt in die Binsen gehen."

Kapitänleutnant von Möller hat sich inzwischen schon entschieden.

„Wenn wir uns so ein Schiff verschaffen können, dann wollen wir es auf jeden Fall versuchen. Hauptsache ist ja, daß die Segel halten. Freilich, wie bekommen wir es? Das beste wird wohl sein, ich wende mich sofort an unsere Deutschen hier, die werden schon Rat wissen." —

Auf der Reede von Surabaja liegt ein kleiner Zweimastschoner von kaum vierzig Tonnen. Die weiße Außenbordsfarbe muß an einigen Stellen schon über die nicht mehr ganz einwandsfreie Schiffshaut

hinwegtäuſchen. Die „Ayeſha“ der „Emden“-Leute iſt ihm gegenüber das, was ein Großkampfſchiff einem Kleinen Kreuzer bedeutet. Die Räume an Bord bieten ſo viel Platz, wie etwa ein Finkenwärder Fiſcher-Ewer. Leiſe gurgelt die Strömung zwiſchen Java und Maduro an ihm längs. Die Segel ſind unter Deck verſtaut, kein Menſch iſt an Bord zu ſehen.

Aus der Mündung des Kallimas kommt eine kleine Dampfpinaſſe zum Vorſchein und hält auf den Schoner zu. Längsſeit macht ſie feſt, drei Europäer erheben ſich aus den am Vordeck ſtehenden Korbſtühlen und ſteigen an Deck. Aufmerkſam wird das Oberdeck gemuſtert, Stagen und Taue und ihre Befeſtigungen geprüft, die Rudereinrichtung ausprobiert. Dann geht's in den Raum hinunter, von wo ein Segel hinaufgemannt und an Deck ausgebreitet wird.“

„Na, viel Staat iſt mit dem Ding nicht mehr zu machen, das fliegt ſicher bei der erſten Bö aus den Lieken“, meint kopfſchüttelnd Kapitänleutnant von Möller.

„Mit dem Tauwerk iſt auch nicht mehr viel los, Herr Kapitänleutnant. Die Segel müſſen auf jeden Fall erneuert werden,“ gibt Schwarting ſein ſachkundiges Urteil zum beſten. „Aber da wird auf den Dampfern ſchon Rat ſein. Es ſind genug neue Sonnenſegel vorhanden, mehr, als wir brauchen. Wenn die Stagen und Wanten ordentlich überholt und nachgeſetzt werden, kriegen wir den Pott ſchon hin.“

Jetzt miſcht ſich auch Deike in das Geſpräch. „Herr

Kapitänleutnant, ein Boot von der „Offenbach“ kommt herüber.“

„Nanu, was will denn der hier?“

„Das ist sicher der Mau“, erteilt Schwarting bereitwilligst Auskunft. „Der ist Offizier auf der „Offenbach“ und möchte auch mit.“ Fünf Minuten später ist das Boot längsseit, und zwei kräftige deutsche Gestalten klettern an Deck. Mau und sein Freund Gründler, auch ein Schiffsoffizier auf einem der deutschen Dampfer, Matrose des Landsturms.

„Na, allmählich bringe ich ja meine ganze Besatzung zusammen“, meint schmunzelnd Kapitänleutnant von Möller. „Hoffentlich kommt es nun nicht zu weit herum, daß wir wegwollen.“ Wie einstimmig erfolgt von allen die Versicherung, daß keiner von ihnen daran denke, ein überflüssiges Wort zu sprechen.

Großer Kriegsrat an Deck. Die Instandsetzung des Schiffes, dessen kostenlose Überlassung von den guten Freunden in Surabaja veranlaßt ist, besonders aber die Ausrüstung mit Proviant, Wasser, Karten, nautischen Instrumenten und sonstigem Bedarf für die weite Reise — über fünftausend Seemeilen ist die Strecke lang — werden erörtert. Die Dampferstraßen müssen vermieden werden. Durch die Malakkastraße darf die Fahrt also nicht gehen; auch muß mit den dort herrschenden Flauten und Windstillen gerechnet werden. Es heißt also, möglichst bald in den Indischen Ozean hinein und vielleicht unter Ansteuerung von Diego Garcia nach der arabischen Küste zuzuhalten. Unauffällig wird der Schoner wieder

verlaſſen, damit nicht die Aufmerkſamkeit der Hafenbehörden und des holländiſchen Kanonenbootes, das in der Nähe liegt, erregt werden.

Die Überlegungen, die an Bord begonnen waren, wurden die nächſten Tage an Land weiter fortgeſetzt. Alles muß genau berechnet werden, in tagelangen Beratungen wird auch die kleinſte Einzelheit feſtgelegt. Bei einigermaßen günſtigen Wind- und Wetterverhältniſſen kann die Strecke in zwei bis zweieinhalb Monaten zurückgelegt werden. Allerdings muß bei dem kleinen Segelfahrzeug ebenſo leicht mit ſechs bis acht Monaten Fahrtdauer gerechnet werden. Segelhandbücher und Karten werden ſtudiert, keiner von den Beteiligten, zu denen inzwiſchen noch der Leutnant a. D. von Arnim getreten iſt, iſt je in dieſen Gegenden auf einem Segler gefahren. Sie alle kennen nur die Dampferſtraße Aden—Colombo—Singapore, die eben vermieden werden muß und nur unmittelbar vor Anſteuern der arabiſchen Küſte vorſichtig gekreuzt werden darf. Es wird genau feſtgeſtellt, was von den einzelnen Dampfern und was von Land an Bord geſchafft werden ſoll. Lange Vorbereitungen ſind nötig,beſonders der großen Heimlichkeit wegen, mit der alles zu geſchehen hat, müſſen die Dampfer doch jederzeit darauf gefaßt ſein, daß die holländiſchen Behörden zu ihnen an Bord kommen. Sei es, daß ſie Wind von der beabſichtigten Flucht bekommen oder der Gegner wieder einmal, wie ſo oft ſchon, das Gerücht in die Welt ſetzt, daß die deutſchen Schiffe auslaufen wollten. Neue Segel werden

angefertigt, unauffällig Stagen und Tauwerk neu verſehen. Von Tag zu Tag ſchreitet ſo das Seeklarwerden des Schoners fort. Ebenſo eifrig ſind zahlreiche Hände für die Ausrüſtung des Schiffes an der Arbeit. Kiſten werden gepackt und gezeichnet, alles muß ſo eingerichtet werden, daß der Proviant ohne große Mühe und längeres Umſtauen unſchwer erreichbar iſt. In den Nächten kommen, ſobald das Leben im Hafen verſtummt, Boote von Land und von den Schiffen mit Kiſten und Säcken beladen längsſeit. Ein Stück nach dem anderen wandert durch das Luk in den Raum. Hartbrot, Büchſenfleiſch, Reis, Mehl, Gemüſe, dann wieder Tauwerk, Reſerveſegel, Holz für etwaige notwendige Reparaturen, Werg zum Dichten und ähnliches.

Allmählich füllt ſich ſo das Innere. Als letztes kommt Friſchwaſſer in Fäſſern, Kombüſengeſchirr, Seekarten, nautiſche Inſtrumente und die Einrichtung für den Unterkunftsraum, die von fürſorglichen Landsleuten geſtiftet iſt. Wiſſen die Eingeweihten doch ganz genau, welch ungeheures Wagnis die fünf unternehmen wollen, wie oft ihr Leben nur an einem dünnen Faden hängen wird, umdroht von Sturm und Wetter, umlauert von Feinden, auf einer Nußſchale im Ozean. Was in ihren Kräften ſteht, tun ſie gern und freudig.

So wird das Schiff ſeeklar. Die Beſatzung beſteht aus Kapitänleutnant von Möller als Kommandant, dem Leutnant a. D. von Arnim aus Coblenz, dem Vizeſteuermann d. R. Deike aus Bremervörde, Boots-

mannsmaat d. R. Schwarting aus Elsfleth und den Matrosen des Landsturms Gründler aus Berlin und Mau aus Steinberg-Holz. Alles Leute besserer Lebensgewohnheiten, in Stellungen, die keinerlei Arbeiten von ihnen forderten, wie sie ihnen in den nächsten Monaten bevorstehen. Das große Ziel, das Vaterland zu erreichen und am Kriege noch teilnehmen zu dürfen, findet sie zu jeder, auch der geringsten Arbeit bereit. So ist eine Rollenverteilung nicht nötig. Jeder will Hand anlegen, wie es die Stunde bringt. Eine glänzende Lösung findet zum Schluß noch die Kombüsenfrage. Der türkische Untertan Said Achmad, den die gleiche Begeisterung nach Hause treibt wie die Deutschen, erklärt sich mit Freuden bereit, das Reich der Kombüse zu übernehmen. So ist die Besatzung also vollzählig und reicht zur Bedienung des Schiffes, das dann feierlich auf den Namen „Weddigen" getauft wird, aus. Der Name soll ein Vorbild sein, ein Leitstern für das kühne Unternehmen, das deutsche Männer hier planen.

Dunkle Nacht liegt über der Reede. Ein schweres Gewitter zieht vom Westen herauf. Unaufhörlich zucken die Blitze nach allen Richtungen, krachend rollt der Donner. Prasselnd strömt der Tropenregen herunter und verhindert auch auf kurze Entfernung die Sicht.

Leise, unhörbar wird der Anker eingeholt. Tauwerk gleitet durch gutgeschmierte Blöcke, weiße Leinwand schwebt von Deck hoch, wird vom Winde gefaßt, strafft sich.

Unmerklich taucht unter dem Druck der Bug ein, langsam zunächst, dann schneller gleitet „Weddigen“ mit Ostkurs auf die Ausfahrt zu, vorbei an den Dampfern und den holländischen Wachtschiffen, am Leuchtfeuer von Maduro in die See hinaus.

Wieder interniert

Helle Strahlen ſchießen im Oſten aus der See zum Zenith empor. Stärker werden ſie, leuchtender, bis plötzlich, wie mit einem Schlage der obere Rand der Sonne aus dem Waſſer auftaucht. Wie flüſſiges Gold zieht ſich eine Bahn über die Oberfläche zur „Wed-digen“, die in die flammende Lohe hineinzuhalten ſcheint. Der neue Tag iſt da.

Gegen Mitternacht hatte der Regen nachgelaſſen, die Wolken hatten ſich mehr und mehr verzogen, bis ſchließlich die ganze Pracht des tropiſchen Sternen-himmels ſich über der dunklen See wölbte. Kein Auge hatte ſich ſeit Verlaſſen der Reede von Surabaja geſchloſſen. Jeden Augenblick konnte ein holländiſches Schiff auftauchen und ſie in der letzten Minute noch zurückholen. Mit Anbruch des Tages wächſt die Ge-fahr, falls ihr Entweichen bereits bemerkt wurde. Hatte die Nacht mit ihrem Dunkel dem kleinen Fahr-zeug noch einigermaßen Schutz gewährt, ſo muß die Helligkeit den Verfolger nur zu leicht auf die Spur bringen, da die neuen weißen Segel weithin leuchten. Nichts aber iſt zu ſehen. In der Ferne nur taucht

in der Maduraſtraße ein Dampfer mit Kurs auf Surabaja auf. Es iſt kaum anzunehmen, daß die Flucht bereits bemerkt iſt; wird doch niemand es für möglich halten, daß von Möller es wagt, auf einem ſo kleinen Fahrzeug eine große Seereiſe zu unternehmen. Und lang muß die Fahrt ſein, ſoll die Flucht überhaupt einen Zweck haben. Ringsherum liegt holländiſches Gebiet, weiterhin kommt engliſcher Beſitz. Im ärgſten Falle könnte den Holländern nur der Gedanke kommen, daß die Deutſchen verſuchen werden, durch die Makkaſſarſtraße die Philippinen zu erreichen. Dort mögen ſie nur nach Herzensluſt ſuchen. Gefährlicher wäre die Fahrt geworden, wenn das Schiff nicht ordnungsmäßig in ihren Beſitz übergegangen wäre. Da hätte der Eigentümer wohl ſofort die holländiſchen Behörden in Bewegung geſetzt; das aber iſt, dank der Fürſorge der Deutſchen in Surabaja, nicht zu befürchten.

Der Dienſt iſt leicht geregelt. Ein einziger Mann am Ruder genügt bei normalem Wind und Wetter zur Führung des Schiffes. Die Beſatzung wird in zwei Wachen eingeteilt, um die nötigen Segelmanöver bei Kursänderung auszuführen. Alles ordnet ſich gern und willig den Anordnungen des Kommandanten unter, der ganze Betrieb wird dadurch noch erleichtert, daß von den ſieben Mann der Beſatzung fünf alte befahrene Seeleute ſind, deren große Sachkenntnis die Sicherheit des Schiffes gewährleiſtet.

An Backbord kommen im Laufe des Vormittags Maduro und die vorgelagerten Inſelchen allmählich

aus Sicht, während an Steuerbordſeite auch weiter noch die hohen Berge Javas vorübergleiten. Weit über ſie hinweg ragt der Gipfel des Bromo, von deſſen Spitze leiſe Rauchwolken in die klare Luft wirbeln. Nach wenigen Stunden endlich tritt auch an Steuerbord das Land zurück, und weit entfernt im Süden ſteigt in dunklen Umriſſen die Inſel Bali aus der See.

Das erſte Mittageſſen an Bord. An Oberdeck wird „ſerviert“. Schon längere Zeit vorher haben die aus der Küche ſtrömenden Wohlgerüche verraten, daß dieſer Zweig des Unternehmens in guten Händen liegt. Die Speiſen ſind noch ganz landmäßig, der mitgegebene Friſchproviant muß vor allem vertilgt werden. Er hält ſich auch einigermaßen in der von fürſorglicher Hand mitgegebenen Eiskiſte. Es gibt Suppe, Braten und Obſt. Zwanglos ſitzt alles beieinander, wie es auf einer Segeljacht, die zum Vergnügen in der Oſtſee kreuzt, nicht idylliſcher ſein könnte. Im Vollgefühl der wiedergewonnenen Freiheit werden die Erlebniſſe der letzten Tage durchgeſprochen. So mancher Kamerad hätte Jahre ſeines Lebens gegeben, wenn er mitgedurft hätte. Mit leichter Mühe wäre das Schiff voll Leute gepackt worden, der Kreis der Eingeweihten durfte aber nicht allzuweit gezogen werden, ſollte das Unternehmen nicht ſcheitern.

Selbſtverſtändlich gilt die Autorität des Kommandanten als unantaſtbar. Kriegsartikel werden nicht verleſen, die Beſatzung braucht auch nicht achteraus gepfiffen zu werden, um dort zu hören, daß das Schiff

„alleinfahrend“ ſei und damit die Strafgeſetze beſonders ſcharf gehandhabt würden. Das ganze Leben ſpielt ſich auf ſo engem Raume ab, einer iſt ſo ſehr auf den anderen angewieſen, daß der Verkehr von ſelbſt viel leichter und zwangloſer iſt, als es ſonſt das militäriſche Unterordnungsverhältnis zulaſſen würde. Sie alle treibt nur das eine Verlangen, nach Hauſe zu kommen und an der Verteidigung des Vaterlandes teilhaben zu dürfen.

Nach dem Mittageſſen wird nach durchwachter Nacht ein ausgiebiger Schlaf gehalten. Die Wache hat Gründler, alle anderen lagern ſich an Deck, und bald verraten ihre tiefen Atemzüge, wie groß die Anſtrengungen des letzten Tages und wie tief die Erſchöpfung iſt. So vergeht der Tag, die Nacht kommt herauf, und wieder rötet ſich im Oſten der Himmel zum neuen Tage. Leicht nach Steuerbord überlegend, pflügt „Weddigen“ durch die tiefblaue See. Alle Segel ſtehen und ſind prall gefüllt, ſo daß das Schiff mit einer Fahrt von fünf Seemeilen läuft. Am ſpäten Nachmittag wird dicht unter Land gehalten. Durch die Lombokſtraße ſoll es zwiſchen den Inſeln Bali und Lombok in den Indiſchen Ozean gehen.

Kurz vor Einbruch der Dunkelheit türmen ſich tiefſchwarze Wolken von allen Seiten auf, fahler Schein erhellt für Sekunden die Nacht, leiſer Donner rollt dumpf in der Ferne. Das Feuer von Ambut kommt an Steuerbord in Sicht. Der Kurs geht auf Südoſt, dann auf Süd in die Lombokſtraße. Der Wind ſchläft mehr und mehr ein, bis er ſchließlich

durch die Berge der Insel Bali gänzlich abgefangen wird. Fast ohne Fahrt treibt „Weddigen“ auf der spiegelglatten See. Tagelang kann es dauern, bis die Straße durchfahren ist. Selbst unter Lombok herrscht völlige Windstille. Im Scheine des wieder wolkenlosen Himmels, auf dem in tropischer Helligkeit die Sterne funkeln, heben sich die Höhen ab. Dunkler Wald dehnt sich überall, nirgends ein Lichtschein, das geringste Zeichen, daß Lebewesen dort hausen. Das Schiff rührt sich kaum von der Stelle, die Nacht vergeht, und wieder bricht ein Tag an. Drüben ziehen sich Palmen und Mangroven, unberührter Urwald drängt bis ins Wasser herunter. Nirgends ist eine Siedelung zu sehen.

Hinter einer kleinen vorgelagerten Insel springt das Land in See vor, eine Bucht öffnet sich. Dichtes Mangrovengebüsch, deren braune Stämme jetzt bei der Ebbe aus dem Watt hinausragen, zieht sich binnenlands in die Ebene. Vorgelagerte Schlammbänke, auf denen Reiher und Stelzvögel den Grund nach Beute absuchen, deuten darauf hin, daß hier ein Fluß mündet. Eine leichte, von Land her setzende Strömung bestätigt nach einer Stunde die Mutmaßung. Hier gibt's Süßwasser. Zwar ist allerlei Vorrat an Bord, jede Gelegenheit zur Ergänzung aber muß wahrgenommen werden. Versäumt wird wegen der herrschenden Flaute sowieso nur sehr wenig. Unter vorsichtigem Peilen der Wassertiefe steuert „Weddigen“ in den Flußlauf hinein. Vorläufig ist das Wasser noch brakig, die Rinne ist aber

ſo tief, daß das Schiff noch einige hundert Meter flußaufwärts fahren kann. Zu beiden Seiten ragt der tropiſche Wald. Eine leichte Biegung, „Weddigen“ rundet den Vorſprung, das Bett verbreitert ſich zu einem kleinen See. Gerade voraus, unter dem Schutze einer Palmenpflanzung liegt eine Niederlaſſung. Niedere, langgeſtreckte Gebäude, etwas höher im Hintergrunde ein Bungalo. An einem Landungsſteg iſt ein kleiner Dampfer feſtgemacht, von deſſen Heck die holländiſchen Farben blau weiß rot leuchten. Ein unbemerktes Wenden iſt nicht mehr möglich. Schon ſeit längerem muß „Weddigen“ bemerkt worden ſein. Ein Ruderboot ſtößt von drüben ab und kommt längsſeit. Ein holländiſcher Beamter klettert an Deck, und nun erfüllt ſich nur zu ſchnell das Verhängnis. Die Beſatzung von ſechs Weißen, von denen kein einziger einwandfreies Holländiſch ſpricht, das Schiff ohne Ausklarungspapiere ſind Umſtände, die dem Reſidenten genügend Anlaß bieten, „Weddigen“ feſtzuhalten. Der Fall ſcheint ihm äußerſt verdächtig, denn die ſchnell erfundene Erzählung von einer Vergnügungsfahrt glaubt er nicht. Dazu ſind viel zu viel Vorräte an Bord, auch iſt das Fehlen jeglicher eingeborenen Mannſchaft in dieſen Gegenden ſehr merkwürdig.

So muß „Weddigen“ alſo in der Nähe des Dampfers ankern. Dem Kommandanten wird eröffnet, daß er hierzubleiben und weitere Befehle abzuwarten hat. Die Stimmung an Bord iſt nicht gerade roſig. Dazu alſo die vielen Vorbereitungen und Auf-

regungen der Flucht, um jetzt, so dicht vor dem freien Ozean so kläglich zu scheitern?

Die Holländer sind zwar äußerst liebenswürdig und zuvorkommend, sobald aber von Möller bittet, auslaufen zu dürfen, stößt er auf starrköpfiges „Nein", auf ständiges Mißtrauen. Der Resident will an die Regierung in Batavia berichten, da er an ein Auslaufen der „Weddigen" aus Surabaja mit Erlaubnis der dortigen Hafenbehörden nicht glauben kann. Bis dahin hält er das Schiff fest. Ende der nächsten Woche wird der fahrplanmäßige Küstendampfer erwartet, der nach Abklappern der verschiedenen kleinen Küstenplätze in Pasuruan anlegt. Bis dann Antwort von Batavia zurück ist, vergeht mindestens ein Monat.

In qualvoller Langeweile verfließt die Zeit. Ein gewaltsames Auslaufen zu erzwingen, ist nicht ratsam, da an Land holländisches Militär ist und unter Umständen alles aufs Spiel gesetzt wird. Es heißt also abwarten und auf eine günstige Gelegenheit zur Flucht hoffen. Nach einigen Tagen erscheint der Küstendampfer und nimmt den gewichtigen Brief mit. Wie die Antwort lauten wird, darüber sind sich die Leute des „Weddigen" auch nicht eine Sekunde im Zweifel: Alles ist verloren. Es heißt also, unbedingt vorher ausrücken und bis dahin tun, als ob man das reinste Gewissen von der Welt hätte. Eine Woche nach der anderen verstreicht, ohne daß sich die kleinste Gelegenheit bietet. Sorgfältig werden die Lebensgewohnheiten der Holländer an Land und auf dem

Dampfer beobachtet, ebenſo das Fahrwaſſer und die Strömung ſtudiert. Bei Tag iſt ein Entkommen natürlich ausgeſchloſſen, der Poſten an Land würde die Flucht ſofort bemerken. Es könnte im günſtigſten Falle nur Stunden dauern, bis ſie vom Dampfer eingeholt wären. Während der Nacht aber muß „Weddigen" auf Befehl des Reſidenten das vorgeſchriebene Licht ſetzen, damit die Anweſenheit des Schiffes von Land aus jeden Augenblick feſtgeſtellt werden kann. Gerade hierauf aber gründet ſich der Fluchtplan. Unauffällig ſind von den Landgängen Bambusſtangen an Bord gebracht worden, um angeblich als Angelſtöcke verwendet zu werden. Die Zeit vergeht, Tage nur noch kann es dauern, bis die Antwort aus Batavia eintrifft.

Der Neumond iſt da. Tiefdunkel liegt die Nacht über dem Walde und der Anſiedlung. Eine Weile noch ſtrahlt heller Lichtſchein aus den Fenſtern der Wohnung des Reſidenten, dann erliſcht auch er, und nur die Laterne vom Maſt des „Weddigen" leuchtet in die Nacht. Kein Laut, ſchweigend liegt der Wald. Nur ein leichtes Knacken ab und zu verrät, daß der Poſten an Land ſeine Runde macht.

Die Bambusſtangen werden hervorgeholt, aneinandergebunden und in den Grund des Flußbettes geſtoßen. Vorſichtig wird die Spitze dann zur brennenden Laterne herübergezogen . . . wenige Minuten ſpäter baumelt das Licht auf gleicher Höhe an der Bambusſtange, die nun wieder gerade über das Waſſer hinausragt. Mit unendlicher Vorſicht, völlig

geräuſchlos . . . wird der Anker eingeholt . . . langſam erfaßt die Strömung das Schiff . . . es gleitet . . . groß und größer wird der Zwiſchenraum, mehr und mehr bleibt die Laterne zurück . . . Die Huck . . das Licht iſt verſchwunden . . . an Land rührt ſich nichts . . . Die Ufer treten zurück, ſtärkerer Wellenſchlag faßt „Weddigen".

Die Segel werden geſetzt, eine kräftige Nordbriſe füllt ſie. Rauſchend teilt der Bug das Waſſer, ſchneller und ſchneller wird die Fahrt. Längſt iſt vom Land nichts mehr zu ſehen. Von achterlichem Winde getrieben, läuft „Weddigen" am Morgen des 11. Dezember durch den Südausgang der Lombokſtraße in den Indiſchen Ozean. Frei!

Im Mauritius-Orkan

Die Bewegungen der „Weddigen“ werden lebhafter, höher hebt sich das Vorschiff über die leichten Wellenberge der von Süden heranrollenden Dünung des Indischen Ozeans. Bereits vor Tagesanbruch ist Kapitänleutnant von Möller auf Westkurs gegangen. Kaum mehr erkennbar verdämmern in der Ferne die bläulichverschwommenen Umrisse der Insel Bali. Weit und breit ist kein Schiff, keine verdächtige Rauchfahne zu sehen. Eine Verfolgung wäre auch hier nicht mehr zu fürchten. Längst ist der Schoner aus dem holländischen Hoheitsbereich heraus, kein Neutraler hat mehr das Recht, ihn hier anzuhalten. Ein glücklichwohliges Gefühl der endlich errungenen Freiheit stellt sich ein. Weit zurück liegen die Gefahren der Internierung, freie See dehnt sich vor ihnen. Freilich kann auf dem nahezu sechstausend Seemeilen langen Wege bis zur arabischen Küste noch mancherlei geschehen; ist das kleine Fahrzeug doch in hohem Maße von Wind und Wetter abhängig, und der Zufall kann ihm, wenn die Wahrscheinlichkeit auch nicht dafür spricht, einen feindlichen Kreuzer in den Weg führen.

Mit günſtigem Wind und gleichlaufender Meeresſtrömung gleitet „Weddigen“ weiter. Tagelang bleibt die langgeſtreckte Form der Inſel Java in Sicht. Für die Navigierung bedeutet es, obgleich auch nautiſche Inſtrumente an Bord ſind, eine große Erleichterung, ſtets Landmarken zur Feſtſtellung des Schiffsortes und zur Vermeidung des Abtreibens zur Verfügung zu haben. Ein Tag verrinnt nach dem andern, der Begriff „Zeit“ iſt völlig geſchwunden. Ein Ausruhen von Körper und Geiſt iſt die Fahrt, eine wohltuende Entſpannung nach den zermürbenden Aufregungen der erzwungenen Muße während der Internierungszeit. Glühend heiß brennt die tropiſche Sonne an Deck, die friſche Briſe aber, die ſtändig weht, mildert die Hitze und läßt ſie nicht als unangenehm empfunden werden. Faſt regelmäßig ſtellt ſich anfangs in den Abendſtunden ein Gewitter ein. Von allen Seiten ziſchen die Blitze über die See, in ſchmetternden Schlägen kracht der Donner hinterdrein. Schnell wie das Wetter kommt, verzieht es ſich wieder, und erfriſchender Regen ſtrömt herab. In allen erdenklichen Gefäßen wird das Waſſer aufgefangen; iſt es doch eine der wichtigſten Bedingungen, von der nicht zum geringſten das Gelingen der Fahrt abhängt. Die Kleidung iſt mehr als leicht. Breite Tropenhüte beſchatten die Geſichter, die trotzdem aber nach wenigen Tagen ſchon wie Hände und Arme einen Ton annehmen, hinter dem niemand beim beſten Willen Europäer vermuten kann, wenn nicht die blauen Augen und das blonde Haar in ſeltſamem Wider-

ſpruch zu der negerartigen Hautfarbe ſtänden. Das ganze Leben ſpielt ſich auf Deck ab. Ein Mann geht ohnedies ſtets Wache. Er hat nie Urſache, über zu große Einſamkeit zu klagen, da es niemand einfällt, nachtsüber unter Deck zu gehen. Die Nächte ſind kühl und durch die häufigen Niederſchläge feucht, aber auch das wird nicht als beſonders ſtörend empfunden. Nur ein paar Decken mehr werden heraufgeholt, um Erkältungen vorzubeugen. Die Medizinkiſte iſt zwar an Bord, die ſoll aber lieber nicht geöffnet werden. Eng beiſammen liegt die Beſatzung — viel Raum bietet das Deck ja nicht — und die Gedanken wandern vor dem Einſchlafen weit voraus, dem Ziele zu, das jede Stunde ihnen, wenn auch langſam, näherbringt.

In unwirklicher Pracht wölbt ſich der dunkle Himmel. Ein Stern dicht am andern, ein Flimmern und Funkeln, daß deutlich an Deck alles zu erkennen iſt. Nicht ſonderlich hoch taucht im Süden dann um Mitternacht über dem Horizont das Kreuz des Südens auf. Klar und hell hebt ſich das Bild vom nachtſchwarzen Hintergrunde ab. Nur Wochen noch müſſen vergehen, und der viel vertrautere Orion zeigt ſich. Kein Laut ringsum. Leiſe, einſchläfernd gurgelt das Bugwaſſer zu beiden Seiten dahin und ſingt den „Weddigen"-Leuten allmählich ihr Schlummerlied. Ein flüchtiges Wort noch flattert herüber, eine Frage, halb im Schlafe ſchon die Antwort, dann träumen ſie, Kommandant und Leute, dem neuen Tage entgegen. Ruhig, leicht übergeneigt zieht das Schiff ſeine Bahn,

in phosphoreszierendem Glanze leuchtet weit noch das Kielwasser. — Der Mond kommt hoch. Geisterhaftes, bläulich-weißes Licht zittert über die See, zeichnet leuchtende Flecke auf dem leicht gekräuselten Wasser.

Längst liegt Java zurück, auch die hohen Berge Sumatras, die eine Zeitlang in Sicht waren, sind verschwunden. Zur Ausnutzung des Aequatorialstromes hält von Möller weit von Land ab auf die Tschagosinseln zu. Ein Tag nach dem andern kommt herauf und versinkt wieder, bald zwei Wochen sind verstrichen. Weihnachten! — Ein Fest, wie es wenigen Sterblichen nur beschieden ist, das den sechs ihr Leben hindurch unauslöschlich im Gedächtnis haften bleiben wird. Am späten Nachmittag wird die Weihnachtskiste geöffnet, die Deutsche Surabajas ihnen mitgegeben haben. Der Inhalt offenbart, welch liebende Sorgfalt beim Packen am Werke war. Zigarren und Zigaretten gibt es, Äpfel, Nüsse; sogar der säuberlich in einer Blechdose verwahrte Kuchen ist da. Der Kommandant hält die Weihnachtspredigt. Es sind die Worte, die sie alle so oft schon gehört haben. Diesmal wirken sie anders, erschütternd. Sie sind allein. In der grenzenlosen Einsamkeit des weiten Ozeans, auf einem kleinen morschen Schiffchen. In tiefem Schweigen vergehen die nächsten Stunden. Ein jeder weilt in Gedanken bei dem, was ihm das liebste ist, achtet die Ergriffenheit des Kameraden, die er selbst auch fühlt, und scheut sich, die Stimmung durch ein Wort zu zerreißen. . . .

Wieder vergeht eine Woche, ein neues Jahr mit all seinen Hoffnungen und Wünschen steigt herauf. Es soll die Erfüllung bringen. Eine kurze Spanne Zeit noch, dann geht es nach Hause, zu den Kameraden, auf die Flotte.

Nicht weit ab liegen die Kokosinseln. Von der Brandung des Indischen Ozeans umspült, ruht dort auf Korallenriffen das Wrack der unsterblichen „Emden". Von hier segelte „Ayesha" mit dem Landungszuge des deutschen Kreuzers in die Freiheit, und was die Kameraden zu einer Zeit, als zwanzig feindliche Schiffe auf sie Jagd machten, vollbrachten, das soll auch „Weddigen" mit seiner kleinen Schar gelingen.

Vierzehn Tage liegen hinter ihnen voll strahlenden Sonnenscheins, herrliche, tropische Nächte. Eine kurze Spanne Zeit noch, und die Küste Arabiens muß in Sicht kommen. Unter dem leichten Druck des südwestlichen Windes hält „Weddigen" auf Diego-Garcia zu. Prall spannt die Brise die Segel, eine Fahrt, wie sie günstiger und besser nicht gewünscht werden kann.

Heftige Windstöße sausen plötzlich kurz hintereinander von Süden heran, werfen sich in die Segel, daß das Schiff stark überholt und die Spritzer an Deck fegen. Besorgte Blicke spähen zum Horizont und nach dem Himmel. Wie erloschen ist das strahlende Licht, bleierngrau brütet es über ihnen. Blauschwarz wächst im Süden eine riesige Wand aus der See empor, ein fahler Schein glänzt in ihrer Mitte. Mit unheimlicher Schnelligkeit kommt sie herauf, Sekun-

den nur vergehen . . . ſie breitet ſich aus, wächſt, erreicht den Zenit. Wie ein grauenhaftes Ungeheuer kommt es herauf, das mit gierigem Rachen all das Licht verzehrt, vertilgt.

Der Sturm iſt da. Rauſchend ſtürzt er heran, heulend wirft er ſich auf den kleinen Schoner. Zum Platzen ſind Stagen und Wanten geſpannt. In Minuten iſt die leichtbewegte See aufgewühlt, höher heben ſich die Wellen. Es ziſcht und brodelt, Giſcht erfüllt die ganze Atmoſphäre. Wo immer die weißen Schaumkronen auf den Kämmen auftauchen, faßt ſie der Sturm, reißt ſie hoch, zerſtiebt ſie in Hunderttauſende von Tropfen.

Beim erſten Stoße, der ohne jedes Anzeichen heranbrauſt, hat ſich „Weddigen“ ſchwer ächzend übergelegt. Noch hat er ſich nicht wieder aufgerichtet, und der zweite, noch ſtärkere iſt da. Ein Krachen und Splittern . . . die Stange am Maſte bricht. Flatternd ſchlägt das Toppſegel einen Augenblick gegen die Gaffel, dann faßt es der Sturm, wirbelt es wie Papier herum. Weit entfernt ſchlägt es in die See, in fliegender Haſt wird ein Segel nach dem andern geborgen. Bei den wenigen Händen, die zur Verfügung ſtehen, iſt es unmöglich, ſie alle gleichzeitig zu ſichern. Schon droht das Großſegel dem Toppſegel zu folgen, als es im letzten Augenblick noch gelingt, es, wenn auch beſchädigt, zu bergen. Ein Mann muß das Ruder bedienen und dafür ſorgen, daß nicht die See, die von Minute zu Minute gröber wird, Gewalt über das Schiff gewinnt. Seine ganze Kraft und

Geſchicklichkeit iſt darauf gerichtet, das Bergen der Segel nach Möglichkeit zu erleichtern und zu verhindern, daß „Weddigen“ unter den Wellenbergen verſchwindet. Furchtbar iſt die Arbeit, immer höher noch heben ſich die Wellen, krachend ſtürzen ſie in Brechern über. Das ganze Oberdeck ſteht fußhoch unter Waſſer. Mit der Lee-Reeling pflügt das Schiff minutenlang in der See längs, als wollte es ſich nicht wieder aufrichten. Kaum iſt es mehr möglich, ſich an Deck vor dem „Überbordgeriſſenwerden“ zu ſichern. Mit Händen, Armen und Beinen heißt es ſich feſtklammern, jeder ſich bietende Halt wird ausgenutzt. Kein trockener Faden iſt mehr am ganzen Körper. Längſt ſchon klebt das naſſe Zeug, und immer wieder bricht klatſchend ein neuer Schwall über ſie herab. Durch den Niedergang achtern unter Deck zu gelangen, iſt ausgeſchloſſen. Die kurze Zeit des Öffnens würde genügen, das Schiff vollzuſchlagen und es dem ſicheren Untergange zu weihen.

Nur die leichten Sturmſegel ſtehen, um das Fahrzeug nicht gänzlich der Gewalt von Wind und See auszuliefern. Längſt ſchon hat es jegliche Fahrt verloren, alle Bemühungen müſſen ſich darauf beſchränken, das gebrechliche Schiff durch den Sturm zu bringen.

Das iſt längſt keine vorübergehende Bö mehr. Der gefürchtete Mauritius-Orkan, dem die größten Seeſchiffe weit aus dem Wege gehen, iſt da. Düſter, ſchwarz iſt der Himmel, ſtärker und ſtärker raſt es vom Süden heran, die ganze Luft erfüllt der Giſcht,

nichts ist zu sehen. Ein ungeheurer gläserner Wall nach dem andern brüllt heran, näher und näher . . . jetzt . . . jetzt bricht er über das Schiff, begräbt es unter seiner Masse . . . eine Sekunde später steht „Weddigen“ hoch oben, saust talwärts, um wieder hochgerissen zu werden.

Die Nacht. Mit unverminderter Heftigkeit tobt der Orkan weiter. Nichts ist zu sehen, nur der fahlweiße Gischt schimmert gespenstisch auf. Wie ein Ball wird das kleine Fahrzeug hin- und hergerissen, in allen Spanten ächzt es. Ringsum das Heulen und Toben der Elemente. Stunden? . . . Jahre? . . . So langsam und zähe verstreicht die Nacht, als wollte sie kein Ende nehmen, kein Mensch kann an Schlaf oder an Schutz denken; angeklammert oder festgelascht verharrt alles oben. Jeder Augenblick kann der letzte sein. Immer schwerer wird das nasse Zeug, schneidend kalt fegt der Wind. Seit sechzehn Stunden ist kein Bissen, kein Schluck Wasser über die zersprungenen Lippen gekommen. Nach qualvoll langem Warten endlich weicht die Dunkelheit, um einer fahlen Dämmerung Platz zu machen. Auf allen Gesichtern sind die Spuren der durchwachten Nacht und der unerhörten Anstrengungen zu sehen. Blasse Gesichter, aus denen übernächtige gerötete Augen sehen. Und weiter rast der Sturm. Ein Trost nur, daß es jetzt so weit hell ist, daß übersehen wird, welche Schäden angerichtet sind, und versucht werden kann, etwas Genießbares heraufzubekommen und die erstarrten Glieder durch wärmenden Trunk etwas zu beleben.

Es ſieht böſe aus. Die Wanten und Stagen ſind teilweiſe zerriſſen oder haben ſich losgearbeitet, die Reeling weiſt zerſchlagene Stellen auf, am Bug halten die Decksnähte nicht mehr ganz dicht, es muß Waſſer in den Raum gedrungen ſein. Auch das Tauwerk zeigt arge Beſchädigungen auf. Mit unendlicher Mühe gelingt es, in den Raum zu kommen. Die Ladung iſt bis auf einige Kiſten, die über Stag gegangen ſind und deren Inhalt ſich verſtreut und zerbrochen im Raume herumtreibt, unverſehrt. Bedenklich iſt, daß anſcheinend auch die Nähte außenbords nicht mehr dicht halten: an zahlreichen Stellen ſickert langſam Waſſer durch. Es iſt ausgeſchloſſen, irgend etwas zur Beſeitigung des gefährlichen Schadens zu unternehmen, ſolange das Schiff ſchwer arbeitet. Auch an Kochen iſt gar nicht zu denken. Ein Stück Hartbrod wird heruntergewürgt, eine Doſe Büchſenfleiſch macht die Runde.

Unentwegt wettert es weiter, faſt ſcheint der Orkan an Wut noch zuzunehmen. Ein kurzes Krachen miſcht ſich in das brauſende Toſen der See: die Gaffel, an der das Sturmſegel ſitzt, iſt gebrochen. Sollte „Weddigen“, was von Stunde zu Stunde unwahrſcheinlicher wird, den Sturm überſtehen, dann muß ſeemänniſche Geſchicklichkeit verſuchen, aus dem mitgenommenen Material Erſatz zu ſchaffen, ſogut es eben geht. Für den Augenblick iſt nichts zu machen. Düſter und grau, wie der Tag gekommen iſt, geht er zu Ende, und die Nacht bricht herein mit all ihren Schrecken. Ohne Murren ergibt ſich die

Beſatzung in ihr Schickſal, wenn auch leiſe beim einen oder anderen ſich der Gedanke an das Ende einſchleicht. Immer mehr Waſſer dringt durch die Außenbordshaut, die morſchen Planken können nicht lange mehr halten. Nur der weiße Giſcht leuchtet wie geſtern geſpenſtiſch auf, der Himmel iſt dicht bezogen, und wieder verrinnt eine Stunde nach der anderen im harten Kampfe ums Leben.

In die ſtarre Wolkendecke kommt Bewegung. Ein ſchwarzer Wolkenfetzen löſt ſich ab, ein zweiter, ein dritter folgt . . . eine hellere Stelle . . . ein Stern. Strahlend funkelt er auf die kochende See, auf das kleine Fahrzeug, auf die ſieben Männer . . . Ein einzelner kleiner Stern nur, der da oben in mattem Glanze leuchtet, und doch bringt er neue Hoffnung, neuen Mut. Seit über vierzig Stunden wütet der Orkan, tobt und brauſt die See. Wie ein Fingerzeig einer höheren Macht leuchtet es von oben herab, tröſtend, Beſſerung verheißend. Noch ſtarren alle wie gebannt zu dem leuchtenden Pünktchen hinauf, das ſich ſo ſeltſam in ſeiner Einſamkeit auf dem ſchwarzumzogenen Himmel abhebt, als ſich plötzlich der Stern löſt. In feurigem Bogen ſchießt er herab, verſchwindet wie von der See verſchlungen.

Harte Männer ſind es, die das Leben gelehrt hat, das, was ſie fühlen, in ihrem Innerſten zu verſchließen. Nie aber haben ſie ſich ihrem Gotte näher gefühlt als in dieſem kurzen Augenblick. Halb im Unterbewußtſein dämmert in ihnen der uralte Kinderglaube auf von dem Wunſche, der in Erfüllung

geht, wenn er beim Fallen der Sternſchnuppe gehegt iſt. Von dem Moment an, da ſie ſich zur Flucht entſchloſſen, beſeelt ſie alle nur das eine Verlangen: Heim in den Krieg. Ein alter Kinderglaube nur, und doch übt er ſeltſame Wirkung aus. Wie neu geſtählt geht es an die Arbeit, entſchloſſen, den Kampf mit Sturm und See ſiegreich zu beſtehen.

Und tatſächlich iſt es, als hätte der Fall des Sternes den Höhepunkt des Orkans bedeutet. Von Stunde zu Stunde nimmt die Stärke des Windes ab. Als der Tag anbricht, hebt ſich ſtrahlend die Sonne aus dem aufgewühlten Ozean. Noch läuft die See hoch, der Giſcht aber fegt nicht mehr, von den Kämmen geriſſen, durch die Luft. Allmählich laſſen auch die Brecher nach, einzeln nur lecken ſie noch an Deck. Die Wellen, die vorher wie gläſerne Ungeheuer heranraſten, verflachen mehr und mehr, der weiße Schaum verſchwindet, und nur die Dünung noch verrät, welch Sturm hier tobte.

In wohltuender Wärme ſtrahlt die Sonne auf das Schiff, nimmt im Verein mit dem Winde die Feuchtigkeit aus dem Zeug, aus den Segeln und den Deksplanken, die bald in blendender Weiße leuchten. Schimmernde Salzkriſtalle haften überall, wie Edelſteine glitzern und funkeln ſie. Ein Aufatmen geht durch die kleine Schar. Stunden erſt ſind vergangen, in denen jede Sekunde das Ende zu bringen drohte. Keiner denkt mehr daran, voraus fliegen die Gedanken dem Ziele zu.

Jetzt heißt es vor allem, die Schäden feſtzuſtellen.

„Weddigen“ ist arg mitgenommen. Außer der zerbrochenen Gaffel ist das stehende Gut teilweise gebrochen, fast ein Wunder ist es zu nennen, daß die Masten sich nicht losgearbeitet haben und über Bord gegangen sind. Weit bedenklicher aber noch zeigt sich nach längerer Untersuchung der Zustand des Raumes. Vom Oberdeck und durch die Seiten ist eine Menge Wasser durchgesickert. Mehr als fußhoch umspült es die unteren Kisten. Es heißt schleunigst pumpen und die durchlässigen Stellen dichten. Zum Glück ist vom Proviant so gut wie nichts verdorben, da beim Verstauen schon mit einem leichten Leckwerden des morschen Fahrzeuges gerechnet werden mußte.

Todmüde sind sie, noch aber ist nicht Zeit zur Ruhe. So schnell wie möglich muß das Fahrzeug wieder seetüchtig gemacht werden. Während zwei Mann stundenlang die Pumpe bedienen, und das Wasser unten sichtbar abnimmt, gibt es an Oberdeck harte seemännische Arbeit. Es ist ein Glück gewesen, daß Segel und Tauwerk so gut wie neu waren. Die Schäden lassen sich von sachkundiger Hand in verhältnismäßig kurzer Zeit beseitigen. Schwieriger ist schon das Dichten der lecken Nähte, aber auch das gelingt gegen Abend, als die Dünung immer mehr nachläßt und das Schiff ruhig liegt. Das schwerste Stück ist das Wiederinstandsetzen der Gaffel. Auch hier wird mittels der mitgenommenen Reservehölzer Rat geschafft. Im Laufe des nächsten Tages ist „Weddigen“ wieder einigermaßen „hingetrimmt“. Seit fast neunzig Stunden zum erstenmal wieder zieht

der Schoner in flotter Briſe ſeinen Weg, nur dem fachmänniſchen Auge verrät die unmittelbare Nähe, was das kleine Schiff erlebt hat.

Die Mittagshöhe wird genommen, das Beſteck errechnet, auf der Karte abgeſetzt: eine freudige Überraſchung. Nur verhältnismäßig wenige Seemeilen iſt „Weddigen" nordwärts aus ſeinem Kurs gedrängt worden, kaum der Rede wert iſt der Zeitverluſt. Jetzt erſt macht ſich die tiefe Erſchöpfung bemerkbar. Traumloſer, tiefer Schlaf umfängt die Wachfreien. Mühſam, unter Aufbietung der letzten Kräfte kämpft der Mann am Ruder gegen die Müdigkeit, bis auch er, endlich abgelöſt, die wohlverdiente Ruhe findet.

Gleichmäßig und ſtetig treiben die Aequatorialwinde das Fahrzeug weſtwärts auf die Tſchagosinſeln zu. Heiß brennt die Sonne auf Deck und Segel, in tauſend Reflexen ſpiegelt ſie ſich auf der glatten See. Fliegende Fiſche ſteigen in Scharen vor dem Bug auf, gleiten hundert Meter und mehr durch die Luft. Kaum zu faſſen iſt es, daß hier vor kurzem noch der furchtbarſte Orkan mit Windſtärke zwölf einherraſte. Wie berechnet, kommen die Tſchagosinſeln in Sicht. Tauſende von Meilen liegen hinter dem Schiff, weit mehr als der halbe Weg iſt zurückgelegt. Freilich, das ſchwierigſte Stück, das Kreuzen der Dampferſtraße Aden—Colombo und die Landung in Arabien können noch manches Unerwartete bringen. Mit Nordweſtkurs geht es von den Tſchagosinſeln, die nur in weiter Ferne als dunkle Punkte auftauchen und verſchwinden, weiter auf Sokotra zu.

Der Wind ſchläft ein. Immer ſchlaffer werden die Segel, ſchlagen leicht gegen die Maſten, bis ſie wie tot herunterhängen. Das Schiff verliert jede Fahrt. Prall brennt die Sonne auf das bewegungslos daliegende Fahrzeug. Die Nacht kommt, ein zweiter, ein dritter und vierter Tag. Kein Wind, kein Luftzug: der Stillengürtel der Tſchagosinſeln! Die Geſichter werden ernſter, graue Sorge ſchleicht ſich allmählich ein. Zwar iſt reichlich Proviant und Waſſer mitgenommen, an die Ergänzung des letzteren aber kann hier in der regenloſen Zeit nicht gedacht werden. Noch liegen mehr als tauſend Seemeilen vor ihnen und von Tag zu Tag nimmt das Waſſer mehr ab. . . .

Eine Woche vergeht.

Jeden Morgen ſpähen beſorgte Blicke rundum auf die Oberfläche hin, ob nicht leichtes Kräuſeln das Nahen einer Briſe künde. Vom wolkenloſen Himmel ſtrahlt die Sonne, ſpiegelglatt liegt die See, wie ein leiſes Atmen nur geht es durch die tiefblau ſchimmernde Flut. In ungezählten Mengen ſegeln kleine gelbe Seetierchen dahin, Quallen in den ſchönſten Farben gleiten vorbei. Schwarz wölbt ſich ein Rücken in einiger Entfernung aus der See, zwei kleine Waſſerſäulen heben ſich: ein Walfiſch.

Träge, ſchlaff hängen die Segel. Die Sonne geht unter, dunkel färbt ſich das Waſſer. Leichtes Kräuſeln ſchießt von Süden her über die Oberfläche herab. Ein Luftzug. Die Segel bewegen ſich, gleiten vom Maſt ab, wölben ſich mehr und mehr, bis ſie ſtehen.

Die rettende Briſe. Minuten ſpäter iſt „Weddigen“ in guter Fahrt.

In märchenhafter Pracht wölbt ſich der tropiſche Himmel. Stern an Stern erglänzt, wie ein weiß leuchtendes Feld ſchimmert die Milchſtraße herunter, ſo ſtrahlend, daß in ihrem Scheine an Deck eine faſt unwirkliche Helle herrſcht.

Dicht beiſammen ſitzt die Beſatzung. Die überſtandenen Sturmtage und die Gefahren der Windſtille bieten reichlichen Geſprächsſtoff. Manches erlebte Mißgeſchick, mancher böſe Zufall wirkt jetzt, in der Erinnerung gemildert, erheiternd. Jeder weiß anders zu erzählen und zu ſchildern. Der Kommandant ſchweigt. Das Geſpräch wird karger, ruhiger, ſetzt minutenlang aus. . . . Die Sternſchnuppe . . . wie aus einem inneren Gedankengang heraus, halb unbewußt hat einer leiſe das Wort geſprochen. . . . Die Sternſchnuppe. . . . Deutlich hebt ſich der ſo unirdiſch wirkende Vorgang vor ihren Augen ab. . . . Der einſame Stern . . . die feurige Bahn . . . der Wunſch . . . ein leichtes Räuſpern . . . Kapitänleutnant von Möller ſpricht. Auch er kann den Gedanken an jene Nacht nicht los werden, in ſchlafloſen Stunden haben die Vorgänge in ſeinem Geiſte feſte Form angenommen. Einfach, ſchmucklos ſpricht er . . kein Laut. Bewegungslos hängen ſie alle an ſeinen Lippen.

Es war einmal ein Stern am hohen Himmelszelt,
Der ſchaute gar ſo gern auf dieſe Erdenwelt;
Er hatte viel erfahren, er hatte viel geſehen,
Schon ſeit viel tauſend Jahren ſah er die Erd' ſich drehen;
Er ſah der Menſchen Ringen um Geld und um Begehr,
Er ſah vor allen Dingen den Seemann auf dem Meer.
Als er nun ſchon gealtert ſein Ende fühlte nah'n,
Da hat er, halb erkaltet, noch einen Schwur getan:
Wenn je vom Firmament ein Seemann ſeinen Strahl
Mit Aug' und Inſtrumenten herab zur Kimm' befahl,
Dann wollte er gerne ſtürzen, quer durch die Atmoſphär',
Mit ſeinem Leichnam würzen das ſchaumbedeckte Meer;
Was dann in der Sekunde des Seemanns Herz geplagt,
Sei ihm zur ſelben Stunde erfüllt und zugeſagt.

Es war einmal ein Kahn, gar morſch, doch gut bemannt,
Den hat in Heimatswahl man „Weddigen„ benannt.
Wohl neunzig Tag und Nächte fuhr er im Ozean,
Daß er zur Heimat brächte ſechs deutſche Untertan.
Dies halbe Dutzend Mannen ſchaut ſtets zum Horizont,
Wünſcht ſich nach langem Warten noch endlich an die Front.
Weit weſtlich der Molukken, weit ſüdlich vom Bengal,
Sah'n durch die Wolken gucken ſie manchen Sternenſtrahl;
Doch all das Glanzgeſlimmer, es ließ ſie gänzlich kalt,
Es zog ſie immer ſchlimmer zur Heimat mit Gewalt.
Ihr Sinn war ſtets nach Haus, zur Heimat hin gelenkt,
Wo in ſo ſchweren Strauß das Vaterland gedrängt.
Schon wollt' der Schoner hoffen, am Ziele bald zu ſein:
Der Weg ſchien ſcheinbar offen, das Schiff dem Feind zu klein.
Da kam dahergebrauſt ſo ein Mauritz-Orkan,
Der hat das Schiff zerzauſt, ihm ſchrecklich wehgetan;
Zerſchunden ſind die Wanten, die Gaffel geht entzwei,
Blutend in allen Spanten, drehte das Schifflein bei.
Die einz'ge deutſche Fahne auf weitem Weltenmeer,
Sie weht auf dieſem Kahne für deutſche Seefahrt ſehr!
Jetzt trieſend tief im Tale, rauf auf den nächſten Kamm,
So nahm die kleine Schale die See, auf der ſie ſchwamm;
Und wie die Winde toſten, wie roh ſie auch gerannt,
Das Heck blieb ſtets nach Oſten, der Bug zur Front gewandt.

So ward er abgeritten, der wütende Orkan,
Bis in des Sturmes Mitten ein Stern ſich brach die Bahn.
Wie einſt ein Regenbogen ſich wölbte auf Tſingtau,
So ſtrahlte ob den Wogen der Stern zum Kampf der Frau;
Und wie der Menſch in Not wohl auch zum Strohhalm eilt,
So hat das kleine Boot zum Stern hinaufgepeilt.
Da fiel der Stern herab vom hohen Firmament
Und fand ſein feuchtes Grab im wilden Element.
Die ſechs an Bord, ſie ſtanden erſchreckt im Schnuppenſchein,
Doch tief im Herzen fanden ſie einen Wunſch allein:
„Wenn wir auch unterliegen, wir ſechs in dem Orkan,
Das deutſche Volk ſoll ſiegen, wie wenn wir mitgetan!“
Du war der Stern erſtaunt, daß ſolcher Wunſch es ſei,
Hat ſchnell noch zugeraunt dem Meer: „Ach, gib ſie frei!“
Nach vierundzwanzig Stunden war der Orkan ſchon tot,
Es hat hindurchgefunden das kleine off'ne Boot.
Es fand hindurch zur Küſte, eintauſend Meilen fort,
Hindurch dann durch die Wüſte, hindurch zum Heimatsort.
Die Mannen gingen fechten gar froh im Freiheitskrieg
Und halfen Zweige flechten zum großen deutſchen Sieg.

Wollt die Moral erfragen von dieſem Scherzgedicht?
Denkt nur in allen Lagen ganz einfach eurer Pflicht;
Denn wer die ſtets getan, ganz einſam, ſtill und fern,
Dem hilft auf ſeiner Bahn gar mancher guter Stern.
Und wenn die Sterne fallen, wie's abends oft geſchieht,
So denkt, daß Gott euch allen tief in die Herzen ſieht.

In die Wüste

„Land voraus!“

Dunkel hebt sich in der Ferne ein langgestreckter Streifen aus der See. Höhenzüge wachsen aus ihm hervor, die dunkle Farbe wird heller und geht allmählich in Gelb über. Der Wüstensand Arabiens. Zweiundachtzig Tage Seefahrt liegen hinter den „Weddigen“-Leuten, an sechstausend Seemeilen sind zurückgelegt. Alle Fährlichkeiten hat das morsche Fahrzeug glücklich überstanden: Heiße Tropensonne, die das Pech in den Decksnähten schmelzen ließ, den Mauritius-Orkan, die Windstillen. Wie ein Traum ist es ihnen, daß da, in fast greifbarer Nähe das Land liegt, nach dem sie strebten.

Näher kommt die Küste, deutlicher treten die Einzelheiten hervor. Langgezogene Dünen, hie und da niedriges Buschwerk. Einsam, verlassen scheint die Gegend. Unter Land brandet die See. Hier ist ein Anlegen zu gefährlich. Parallel zur Küste läuft „Weddigen“ eine Stunde lang westwärts. Überall glänzt drüben der gelbe Sand, über dem die heiße Sonne brütet. Zwischen zwei riesigen Dünen springt die Küste zurück. Gerade als das Schiff vor der Einbuchtung steht, hebt sich vom hellen Hintergrunde eine Gestalt ab. Ein Beduine. Ruhig, unbeweglich hält

er auf seinem Hedschin (Reitkamel), nicht einen Augenblick läßt er das Fahrzeug, auf dem in diesem Moment die rote Flagge mit dem Halbmond hochgeht, aus dem Auge. Kapitänleutnant von Möller hält auf Land zu. Vorsichtig nähert sich der Schoner der Küste an einer Stelle, wo das Fehlen der Brandung günstige Gelegenheit zum Auflaufen bietet. Leise knirscht der Sand unter dem Kiel, einige kleine Rucke, das Schiff steht. Kaum hat der Kamelreiter bemerkt, daß die Fremden, deren Flagge er sofort erkannt hat, ans Land laufen, als er sein Tier in Bewegung setzt. In jagender Fahrt kommt er heran.

„Ta'al lahaun!" Schallt die Stimme des Said Achmad ihm entgegen. „Komm her!" Ein Stutzen drüben über den wohlverstandenen Zuruf, dann wirft er die Hand hoch und kommt näher an den Strand heran. Bis auf fünfzig Meter; dann hält er. Mißtrauische Blicke schweifen aus dunklen Augen herüber, schußbereit liegt das Gewehr in der Hand. Said Achmad ist inzwischen an Land gewatet und auf den Beduinen zugegangen. Eine Viertelstunde dauert die Unterhaltung, dann kehrt er zurück, während der Reiter sein Tier wendet und zwischen den Dünen verschwindet.

Die Nachrichten, die Said bringt, sind überaus erfreulich. Die Stämme längs der Küste sind bis kurz vor Aden türkisch gesinnt. Gern wollen sie die Deutschen nach Lahadsch, wo sich General Said-Pascha, der Kommandeur der gegen Aden angesetzten türkischen Streitkräfte, befindet, bringen. Eine Stunde vergeht,

dann tauchen zwiſchen den Dünen zahlreiche Reiter auf. Allen voran ein alter Beduine, der durch ſein Äußeres ſchon den höheren Rang verrät. Weiße Gewänder, hohe rote Saffianſtiefel: der Scheich. Bis dicht vor „Weddigen“ kommt er heran. Einige rauhe Kehlleute, das Kamel ſinkt auf die Knie. Elaſtiſch ſpringt der Alte aus dem Sattel und nähert ſich Said, der ihm entgegenkommt. Abermals eine kurze Verhandlung, dann winkt der Scheich ſeine Begleiter heran. Zwölf Männer ſind es. Alles ſchlanke, ſehnige Geſtalten, die braunen Geſichter mit den ſcharfen Zügen vom weißen Burnus maleriſch umrahmt. Auch die Deutſchen verlaſſen jetzt das Schiff und v. Möller tritt auf den Scheich zu; der ſtreckt ihm die Hand entgegen, heißt ihn Willkommen und erklärt ſich gern bereit, ihn unter ſeinen Schutz zu nehmen und für ſicheres Weitergeleiten nach Lahadſch zu ſorgen. Ein Befehl an ſeine Leute, und ſieben Hedſchins werden herbeigeführt. Zum Transport des Gepäcks ſind vier Laſtkamele vorgeſehen.

Jetzt heißt es Abſchied nehmen von dem kleinen Schiff, das ſie wacker bis hierher geführt hat. Schwer nur trennen ſich die Blicke von dem Fahrzeug, das ihnen durch drei Monate eine Heimat war. Vor ihnen aber liegt das große Ziel. In einer Stunde iſt alles, was mitgenommen werden ſoll, an Land und auf die Tiere geladen, der Reſt der Beſtände und das Schiff ſelbſt wird dem Scheich als Geſchenk überlaſſen.

Schwierig fällt zuerſt die Einſchiffung an Bord der Kamele. Es geht nicht ganz ohne erheiternde

Zwiſchenfälle ab. Schließlich aber ſetzt ſich die Karawane doch weſtwärts in Marſch in die Wüſte. Ein letzter Blick noch von der Höhe einer Düne gilt „Weddigen", deſſen weißer Rumpf und dunkle Maſten ſich deutlich abheben, dann verſchwindet er.

Die Sonne geht unter, plötzlich, ohne Uebergang. Weiß ſchimmern die Dünen im Lichte des Mondes, wie verſchneite Landſchaften. Bald auf Hügel klettern die Tiere, ſauſen talwärts, dann wieder führt der Weg durch das Geröll eines Wadi. Grünes Geſtrüpp hebt ſich ab, ſpärliche Grasnarben, um wieder nacktem, gelbem Sande Platz zu machen. Stundenlang. Der Scheich, der an der Spitze trabt, wirft den Arm in die Höhe. Raſt. Den deutſchen Seeleuten, die des Kamelreitens ſo gänzlich ungewohnt ſind, bildet die Unterbrechung, wenn ſie auch nur kurz währt, eine wahre Erlöſung. Kaum haben ſie die müden Glieder ausgeſtreckt, heißt es ſchon wieder in kühnem Schwunge auf die Kamele hinauf und weiter, in den heranbrechenden Morgen. Furchtbar eintönig und dennoch großartig in dieſer grenzenloſen Einſamkeit wirkt die Landſchaft. Dünen, Sand, ſelten, äußerſt ſelten nur um eine Waſſerſtelle Geſträuch oder kleine arabiſche Niederlaſſungen. Armſelige Hütten und Zelte, vor denen Ziegen, Kamele und Hunde ſich herumtreiben. In der ärgſten Mittagshitze wird geraſtet. Die Wüſte dörrt aus. Viel Fett haben die zweiundachtzig Tage Seefahrt den „Weddigen"-Leuten nicht gelaſſen, was übrig blieb, zehrt nun die heiße arabiſche Sonne.

Lahadſch. Weit vor Kapitänleutnant von Möller und ſeiner Schar iſt die Kunde vom Nahen der Deutſchen vor ihnen hergeeilt. Türkiſche Offiziere kommen ihnen entgegen und geleiten ſie zum Paſcha, der ſie auf das herzlichſte willkommen heißt und ſie zu ihrer Fahrt beglückwünſcht. Die türkiſchen Kameraden können von den Erlebniſſen der ſechs Deutſchen nicht genug hören. Wieder und immer wieder müſſen ſie erzählen. Was ſie ihnen an den Augen ableſen können, tun ſie, noch lange bevor der Wunſch ausgeſprochen iſt. Wie ein Lauffeuer geht die Kunde durch die ganze Gegend, auf den Straßen werden die Alemans angehalten, begrüßt, bewundert.

Am nächſten Tage führt Said-Paſcha ſie mit hinaus an die Front. In harten Kämpfen haben die Türken ihre Linien näher und näher an Aden herangeſchoben, den Engländern in blutigem Ringen den Küſtenſtreifen Hadramant entriſſen. Einen Augenblick tritt die Verſuchung heran, hierzubleiben und an der Seite des Bundesgenoſſen zu kämpfen. Eine Granate aus engliſchem Geſchütz heult heran, bohrt ſich in den Sand, der ſich in hoher Wolke erhebt und explodiert mit berſtendem Krach. Der erſte feindliche Gruß. Hier wird gekämpft wie im fernen Europa, im Oſten und Weſten, gegen den gleichen Feind. Und weiter hinaus noch, durch die grüne Nordſee pflügen die ſtählernen Kiele das Meer. Dort iſt ihr Platz, ihr endgültiges Ziel. Nur nicht zu ſpät kommen zur großen Entſcheidungsſchlacht.

Ungern nur läßt Said-Paſcha ſie ziehen, nur zu

gut verſteht er aber, welche Gefühle es ſind, die die deutſchen Seeleute vorwärtstreiben, der Heimat zu. Alles, was in ſeinen Kräften ſteht, ihnen den Weg zu erleichtern, geſchieht, und ſein Offizierkorps wetteifert mit ihm. Nach wenigen Tagen iſt alles bereit, Maultiere, Proviant, Führer und Begleitmannſchaften. Am 18. März ſetzt ſich nach feierlicher Verabſchiedung der Zug in Bewegung. Das Ziel iſt Sana, die Hauptſtadt des Jemen. Über das faſt zweitauſend Meter hohe Engrisgebirge windet ſich der Pfad. Kahl und öde iſt das Geſtein, verwittert und ausgedörrt. Ein Flimmern und Flirren geht unter dem glühenden Sonnenbrande von ihm aus, daß ſich die Augen geblendet ſchließen. Selten nur zeigen ſich in geſchützten Tälern ſpärlicher Pflanzenwuchs und armſelige Hütten. Wenige Städte nur werden berührt. Dala, Kataba, Djerim, Dhamar. Auch hier hat ſich die Nachricht von der Ankunft der Deutſchen verbreitet. Schneller als der Telegraph haben die arabiſchen Reiter die Kunde durchs Land getragen. Überall iſt die Aufnahme gleich begeiſtert, liebevoll. Seit dem Einmarſch der „Ayeſha"-Mannſchaft in Sana ſind Deutſche keine Fremden mehr in dieſen Gegenden. Noch heute ſprechen die Leute von den Tapferen, die weit über See herkamen und durch die Wüſte drangen, nur um am Kampfe gegen die Ingliſi teilnehmen zu dürfen. Siebzehn Tage dauert der Marſch. Sind hundert Kilometer gemacht, das Doppelte, das Zehnfache? Keiner kümmert ſich mehr darum. Der eine Gedanke nur beſeelt ſie, wenn ſie

todmüde von den Kamelen ſinken: Vorwärts, vorwärts, weit noch iſt das Ziel. Unerhört iſt die Anſtrengung für die Leute. Immer wieder aber werden die Zähne zuſammengebiſſen. Nur kein Aufenthalt. Steil ſchießt der Pfad hinab, mühſam windet er ſich zum Paſſe empor und wieder ein Tal dahinter, eine neue Höhe, die es zu nehmen gilt, kein Ende faſt. Dann, als die Kräfte zu verſiegen drohen, liegt auf der Hochebene Sana vor ihnen. Weit dehnt ſich das fruchtbare Land. Dorf neben Dorf ragt aus Bäumen und Gärten hervor, in der Mitte zieht ſich die feſtungsartig von Mauern umgebene Stadt.

Eine dichte Staubwolke wälzt ſich auf der breiten Straße. Waffen blitzen, Klänge von Muſik flattern, zerriſſen vom Winde, heran. In feierlichem Aufzuge holen die türkiſchen Offiziere die deutſchen Kameraden ein. Eine halbe Stunde noch, dann ſind ſie angelangt. Die Muſik ſpielt „Deutſchland, Deutſchland über alles“, die Soldaten präſentieren. Rührend iſt die Liebe, die von Möller und ſeinen Leuten entgegengebracht wird. Dicht gedrängt ſtehen die Einheimiſchen, rufen, winken, jubeln.

Die beſte Unterkunft, die die Stadt überhaupt aufzuweiſen hat, muß herhalten. Zum erſtenmal wieder ſchlafen die Deutſchen in wirklichen, bequemen Betten, empfängt ſie eine feſtliche Tafel, und ſie laſſen ſich nicht lange nötigen. Zuſehends verſchwinden die Berge von Pilaw, mehr und mehr büßt der halbe Hammel, der auf dem Tiſche ſteht, ſeine Form ein. Dann kommt das Beſte und Nötigſte, ſie ſchlafen.

Tief, traumlos, bis in den hellen Tag hinein. Zwar sind die Glieder noch immer etwas steif von den Anstrengungen der letzten Tage, der Geist aber ist erfrischt, rege, plant bereits für die Zukunft. Eine herbe Enttäuschung bereitet von Möller der Bescheid, den er hier erhält, als er um Tiere für den Weiterritt zur nächsten Bahnstation bittet. Kamele, Pferde und Maultiere stehen ihm zur Verfügung, soviel er deren nur haben will. Die Schwierigkeiten des Landmarsches sind aber so groß, daß er, will er überhaupt heimkommen, sich entschließen muß, nach Hodeida zu gehen. Dort wird sich für alles Rat schaffen lassen. Überall stößt er auf das Andenken der „Ayesha"-Leute, die hier vierzehn Tage weilten; alles weiß von ihnen zu erzählen und zu berichten. Freudig, stolz, als sei es eine große Ehre, die ihnen widerfuhr, als Deutsche unter ihnen weilten. Auch denen ist es ähnlich gegangen: sie kamen von der Küste, um über Sana nach Hause zu gelangen, auch sie mußten zurück ans Meer. Zu ihrem Glück! Auf dem Landwege hätten sie nie das Ziel erreicht. Gebirge, Wüste, räuberische Beduinen waren Hindernisse, die sich kaum von einer so kleinen Schar überwinden ließen, und ebenso ist es jetzt. Halb getröstet befiehlt Kapitänleutnant von Möller also für den nächsten Tag den Aufbruch nach Hodeida. War der Marsch durch das öde Gebirgsland eine schwere Arbeit, so ähnelt er jetzt mehr einer Erholung. Eine schöne, neu angelegte breite Straße führt über bewaldete Berge hinweg, über fruchtbare Hochebenen. In den Tälern liegen Steinhäuser klei-

ner arabiſcher Siedelungen, von den Gipfeln grüßen einſame Burgen. In einem Han, einer kleinen Etappenſtation am Wege, wird die erſte und zweite Nachtruhe gehalten, dann geht es weiter nach Menacha. Auch hier holt die Garniſon ſie wieder ein, finden ſie beſte und liebevollſte Aufnahme. Zwei Tagesmärſche, dann ſenkt ſich das Bergland, und in der Ferne tauchen die langgeſtreckten Dünen des Wüſtenſtreifens auf, der ſich zwiſchen Meer und Gebirge hinzieht.

Bis hierher iſt der Weg auf Maultieren zurückgelegt worden. Jetzt heißt es auf die Kamele hinauf, die ſchon bereitſtehen. Wieder breitet ſich im Mondſchein weißſchimmernd die Wüſte mit ihren ſeltſamen Formen. Dort ſcheint in tiefem Schnee ein Dörfchen zu liegen, hier erheben ſich ganze Städte .... bis ein Tier ſtrauchelt oder durch ängſtlichen Satz zur Seite unſanft in die Wirklichkeit zurückruft. Kein Weg, nirgends ein Anhalt. Dennoch leitet der Führer ſie ſchnurgerade. In der Ferne taucht in verſchwommenen Umriſſen eine Geſtalt auf. Rieſengroß und phantaſtiſch erſcheint ſie im unſicheren Lichte. Ein Beduine. Der Soldat an der Spitze faßt nach ſeinem Gewehr, entſichert es, macht ſich, wie ſeine Kameraden, die den Deutſchen als Geleitmannſchaft mitgegeben ſind, ſchußfertig. Wie ein Phantom iſt inzwiſchen der Kamelreiter in der Ferne wieder verſchwunden, und einſam und öde liegt die Wüſte.

Der Mond verſchwindet, die Dämmerung lichtet ſich. Deutlicher tritt der helle Sand, über den die

Tiere in langem Trabe hinwegjagen, hervor. Die Sonne. Mit einem Schlage ändert ſich das ganze Bild; Leben und Bewegung kommen hinein. Ein Flimmern und Gleißen, daß die Augen ſich geblendet ſchließen. In rötlichem Glanze ſtrahlt der gelbe Sand. An einer Waſſerſtelle ragt ein einſamer Tamarindenbaum, mehrere Zelte dicht daneben. Dunkle Uniformen tauchen auf, Gewehre funkeln in der Sonne. Soldaten ſind es, die der Oberſt von Hodeida von Möller bis hierher entgegengeſandt hat. Der Kommandant, ein türkiſcher Hauptmann, tritt auf den Kapitänleutnant, den er an der hohen Geſtalt bereits erkannt hat, zu und begrüßt ihn. Zuſammen mit den Türken wird dann der Weg fortgeſetzt. Sonſt wird um die Mittagsſtunde geraſtet, heute denkt niemand mehr an eine Unterbrechung. Vier Stunden noch, dann liegt Hodeida vor ihnen, die See, dann geht es weiter, wieder ein Stück der Heimat näher.

Seit Kapitänleutnant von Möller und ſeine Begleiter bei Lahadſch gelandet ſind, jagen die Eindrücke einander. Fremdes Land, wenn auch den Verbündeten gehörig, fremde Völker, fremde Sitten. In atemloſer Schnelligkeit gleitet das alles an ihnen vorüber, kaum erfaßt und ſchon wieder in weiter Ferne zurückliegend. Anforderungen werden an den Körper geſtellt, wie ſie kaum erdacht werden können. Und immer ſchneller, haſtiger wird die Jagd. Ganz im Unterbewußtſein, kaum empfunden, ſteckt rieſengroß die Sehnſucht, die Heimat zu erreichen. Und mit jeder Meile noch wächſt ſie, peitſcht, treibt vorwärts.

Nur kein unnützer Aufenthalt! Immer länger werden die Tage, immer wahrscheinlicher wird es, daß bald, bald der Entscheidungstag in der Nordsee anbricht. Und noch sind sechs Männer, auf die das Vaterland rechnen kann, ferne, in der Wüste. Jeder Tag unnützer Muße ist vielleicht unwiederbringlicher Verlust. Und so treibt von Möller, treibt jeder einzelne seiner Begleiter.

Hodeida. Eine arabische Stadt, buntes Leben, Freunde, Bitten um ein Boot, das sie weiterbringen kann, Wahl der Begleiter und endlich die Stunde, in der es wieder weitergeht. Hat der Aufenthalt lange gedauert, zwei Tage, zehn, vierzehn? Weiter, nur weiter! — — —

Vom niedrigen Sambuk aus sind die flachen Dächer Hodeidas noch eben zu sehen, dann beim Runden der nächsten Huck verschwinden auch sie. Nach kurzem Aufenthalt in Hodeida hat von Möller mit seinen Begleitern einen Sambuk, eines der Segelfahrzeuge, die dem Verkehr der Anwohner des Roten Meeres dienen, zur Verfügung gestellt erhalten. Der geringe Tiefgang ermöglicht ein Fahren unmittelbar unter der Küste, zum Teil zwischen den vorgelagerten Inseln und Riffen hindurch, wohin selbst kleine Kanonenboote nicht zu folgen vermögen. Bis Djidda soll die Fahrt gehen, dann quer durch die Wüste zur Hedschasbahn.

Die Seefahrt ist nicht ganz einfach. Dicht unter der Wasseroberfläche verborgen liegen zahlreiche Riffe und Klippen. Noch gefährlicher aber sind die feind-

lichen, im Roten Meer kreuzenden Kriegsſchiffe, die die Küſte ſtändig unter ſcharfer Bewachung halten.

Ohne Zwiſchenfälle verläuft der Tag. Glühendheiß brennt die Sonne herunter, ununterbrochen gleitet an Steuerbord die troſtloſe Wüſtenlandſchaft vorbei. Einzelne kleine Inſelchen und Korallenriffe werden umfahren. Nichts zeigt ſich auf dem Waſſer. Ganz fern nur verweht der Rauch eines auf die Inſel Perim zuſteuernden Dampfers. Die Nacht kommt, erfriſchende Briſe ſetzt mit der Dunkelheit ein. Sie verleiht dem Sambuk gute Fahrt, verlangt aber auch ſchärfſten Ausguck nach der Brandung, um ein Auflaufen zu vermeiden. Mitternacht. Eben wird die Wache übergeben: „Nichts in Sicht“, als plötzlich aus dem Dunkel ein greller Lichtkegel über das Waſſer ſchießt. Ein feindliches Bewachungsſchiff. Im Nu iſt das Segel herunter, und regungslos, hinter einem Riff verborgen, liegt der Sambuk. Näher flutet das Licht, zittert bald hierhin, bald dorthin, gleitet heran. Entdeckt! Sekunden höchſter Spannung vergehen, dann ſucht der Lichtkegel wieder weiter, um ſchließlich ganz zu erlöſchen. Gleichförmig vergehen die Tage. Hie und da ſtreifen an Land Beduinen bis an die Küſte heran. Sie verſchwinden aber, als ſie nur ein einheimiſches Fahrzeug, das nicht weiter verdächtig iſt, erblicken.

Nur noch fünfzig Meilen trennen die kleine Schar von Konfuda, als mehrere feindliche Wachſchiffe in bedrohliche Nähe kommen. Mit hoher Fahrt brauſt eines der niedrigen Kanonenboote bis auf etwa drei

Seemeilen heran, ſtoppt. Von der Brücke ſpähen mit Kiekern und Doppelgläſern bewaffnete Augen nach dem Sambuk, der ruhig weitergleitet, aber auf alle Fälle gerüſtet, dicht unter Land fährt. Drüben rührt ſich nichts; wahrſcheinlich iſt ihnen das Fahrzeug nicht verdächtig und daß Araber, für die man ſie augenſcheinlich hält, auf ein Signal eingehen, kann nicht erwartet werden. Vielleicht auch tröſten ſie ſich damit, daß weiter nördlich andere Kanonenboote ſtehen. Dort gibt es keine Riffe, die, wie hier, eine unmittelbare Durchſuchung hindern.

Die gleichen Erwägungen aber ſind es, die auf dem Sambuk angeſtellt werden, als weit voraus Rauchwolken auftauchen. Die Sache wird brenzlich. Jetzt heißt es an Land gehen. Südlich Konſuda landet Kapitänleutnant von Möller am Nachmittag in der Nähe eines kleinen Küſtenplatzes. Dank ſeiner arabiſchen Begleitung ſind bald Kamele zur Stelle, auf denen der Weitermarſch angetreten wird. Drei Tage ſpäter, am 28. April, reiten ſie ungefährdet in die Stadt ein, und ebenſo heil kommen ſie nach einem weiteren Kamelritt, der ſie über vierhundert Kilometer führt, am 16. Mai nach Djidda, dem Sitze eines türkiſchen Oberkommandos.

Hier aber ſcheint die Reiſe ein Ende finden zu ſollen. Schon in Friedenszeiten ſind die in der Umgebung hauſenden Wüſtenſtämme ihres religiöſen Fanatismus wegen berüchtigt. Dazu kommt noch, daß ſie ganz im Solde der Engländer ſtehen, die ſie mit modernen Handwaffen ausgerüſtet haben.

über fünfhundert Kilometer führt der Weg zur Bahn durch ihr Gebiet. Ohne überaus ſtarke Deckungsmannſchaften, die gerade jetzt nicht abkömmlich ſind, iſt das Unternehmen mehr als gefährlich. In überzeugender Weiſe verſucht der Oberkommandierende von Möller von ſeinem Vorhaben abzubringen, hält ihm immer wieder das Tollkühne ſeiner Abſichten vor. Umſonſt . . . . . .

Die Kamele ſtehen bereit, ein arabiſcher Soldat und ein Baſch Tſchauſch, die als Führer dienen ſollen, warten auf den Befehl zum Abmarſch. Noch einmal tritt der Kommandeur an von Möller heran.

„Herr Kapitänleutnant, ich habe leider nicht die Macht, Sie an Ihrem Vorhaben zu hindern, aber bitten kann ich Sie wieder und wieder, bleiben Sie hier. Sie wiſſen nicht, wie gefährlich der Weg iſt, den Sie gehen wollen, wie verhetzt die Beduinen, die ſeit langem ſchon nur engliſches Gold kennen. Denken Sie an die „Ayeſha"-Leute!" Eindringlich ſpricht der türkiſche Offizier auf den Deutſchen ein, deſſen hohe Geſtalt ihn weit überragt. Einen Augenblick ſcheint es wie ein Zögern über das dunkelbraune, hager gewordene Geſicht von Möllers zu gehen, dann lächelt er: „Wenn Sie nun wüßten, Ihr Vaterland braucht Sie, über kurz oder lang kommt es zu einer großen, vielleicht zur Entſcheidungsſchlacht, in der jedermann nötig iſt, würden Sie zögern, weil es gefährlich iſt?" Nicht einen Augenblick beſinnt ſich der Angeredete. „Ich würde gehen. Trotzdem möchte ich Sie warnen und bitten, bleiben Sie, tun Sie es nicht. Freilich,

Sie sind ja fest entschlossen! So wünsche ich Ihnen nur, Ihr Gott möge mit Ihnen sein und Sie glücklich nach dem ersehnten Ziele geleiten."

Ein fester Händedruck, dann wendet sich Kapitänleutnant von Möller an seine Begleiter, die mit ihm so manche Gefahr bestanden haben und die wie er bereit sind, neue aufzusuchen, um heim, in den Krieg zu kommen.

Langsam setzt sich der Zug in Bewegung. In gleichmäßigem Schritt geht es durch die Straßen in die Wüste hinaus, die im Scheine der untergehenden Sonne blutigrot leuchtet. . . . Jetzt winden sie sich zwischen zwei Dünen hindurch, überschreiten den Wadi, sind draußen. . . . Kleiner und kleiner werden die Gestalten . . . bläuliche Nebel fallen ein . . . ein weißer Burnus leuchtet . . . der letzte Sonnenstrahl blitzt auf einem Gewehrlauf. . . . Wie Pünktchen noch sind sie zu erkennen . . . dann verschwinden sie dort, wo der gelbe Sand in die violetten Abendschatten übergeht . . fern . . . in der Wüste . . .
. . . . . .

Telegramm des syrischen Armeekorps vom 3. Juni 1916:

Wir haben zu unserem Bedauern erfahren, daß Kapitänleutnant von Möller und seine Begleiter neun Stunden von Djidda entfernt von Arabern ermordet wurden.

Verlag August Scherl G. m. b. H., Berlin

Deutsche Taten zur See

Emden-Ayesha. Die beiden Bücher von Kapitänleutnant Heilmuth von Mücke. Selbsterlebtes von den sagenhaften Fahrten des ruhmreichen Schiffes, die abenteuerliche Fahrt des Verfassers auf See und der gefahrvolle Zug von Hodeida durch die arabische Wüste. — Als Geschenkwerk in einem geschmackvoll gebundenen Bande vereinigt. Preis 3 Mark. Jeder Band einzeln: geheftet 1 Mark, elegant gebunden 2 Mark.

Oberheizer Zenne. Der letzte Mann der „Wiesbaden". Nach Mitteilungen des Oberheizers Zenne von Freiherrn Spiegel von und zu Peckelsheim, Kapitänleutnant. In der Seeschlacht am Skagerrak ging der Kleine Kreuzer „Wiesbaden" verloren. Der einzig Ueberlebende erzählt durch die Feder des Verfassers vom Kriegstagebuch „U 202" seine Beobachtungen über die Schlacht bis zum Untergang des Schiffes und seine Errettung nach 40stündigem Treiben auf den tosenden Wogen. Die schlichte Schilderung ist in Wahrheit ein Heldensang von deutschem Todesmute. — Mit vier Abbildungen. — Preis 1 Mark. Gebunden 2 Mark.

Kriegstagebuch „U 202". Kommandant: Kapitänleutnant Freiherr von Spiegel. Wahrheitsgetreue, glänzende Schilderung unserer geheimnisvollen Unterseebootswaffe in ihrer gefahrvollen Tätigkeit vor dem Feinde. — Geheftet 1 Mark. Elegant gebunden 2 Mark.

U-Boote im Eismeer. Unsere U-Boote ziehen auf Kreuzerkrieg! Weit über den Polarkreis bringen sie vor, über das Nordkap, bis ins Weiße Meer. Schiff nach Schiff wird versenkt. Fast übermenschlich ist der Dienst. Ein Sturm nach dem anderen braust über die kleinen Fahrzeuge hinweg, Tausende von Meilen trennen sie von der Heimat, nirgends ein Stützpunkt. In schwerster See, im Nebel gehen sie auf den Kreuzerkrieg. Gehetzt und gejagt, zeigen sie sich trotzdem wieder, vernichten und versenken. Ungezählte Millionen Schaden fügen sie dem Feinde zu. — Preis 1 Mark. Gebunden 2 Mark.

„V 188". Meine Torpedoboot-Kriegsfahrten. Der Verfasser, Kapitänleutnant Callisen, Kommandant eines deutschen Torpedobootes, schildert in diesen wahrheitsgetreuen Aufzeichnungen seine gefährlichen und abenteuerlichen Erlebnisse im Seekrieg, seine wechselvollen Fahrten in der Nord- und Ostsee, die ihn bis an die Küste Englands und bis nach Windau führen. — Mit 16 photographischen Aufnahmen. 1 Mark, gebunden 2 Mark.

Im Torpedoboot gegen England. Kriegserlebnisse von Fritz Graf. Inhalt: Ausreise — Durchbruch durch feindliche Kreuzer — Rückkehr von New York — In französischer Gefangenschaft — Flucht und Ankunft in Kiel. — Torpedoboot im Vorpostendienst — Fernunternehmen in der Nordsee — Beschießung der Ostküste Englands — Eine Fahrt durch Minenfelder — Fliegerangriff auf Cuxhaven — Die Kreuzerschlacht am 24. Januar — Wachtdienst im Sund. — Preis 1 M.

Verlag August Scherl G. m. b. H., Berlin

Die neuesten Bücher

Rund um die Erde zur Front. Dem Flüchtling nacherzählt von Otto Anthes. Die fesselnde Geschichte eines Deutschen, dem es nach zwei mißlungenen Fluchtversuchen endlich glückte, unter schrecklichen Gefahren und Entbehrungen durch Sibirien in die Mongolei und nach Peking zu entkommen. Von hier aus gelangte der Flüchtling über Japan, Amerika und Norwegen in die Heimat. — Preis 2 Mark. Gebunden 3 Mark.

Aus der Hölle empor. Erlebnisse eines aus russischer Kriegsgefangenschaft Ausgetauschten. Von Hans Zuchold. Ein in seiner Schlichtheit ergreifender Bericht über die unsäglichen Leiden, denen unsere verwundeten Kriegsgefangenen in Rußland preisgegeben sind. — Preis 1 Mark.

Seine Hoheit — der Kohlentrimmer. Die Kriegsheimfahrt des Herzogs Heinrich Borwin zu Mecklenburg. Von Johann zur Plassow. Der Herzog wird in Amerika vom Ausbruch des Krieges überrascht. Die Engländer erschweren ihm die Rückkehr durch Aussetzen eines Fanggeldes von 2000 Pfund. Zahlreiche Spione heften sich dem kostbaren Wild an die Fersen. Aber mit stählerner Willenskraft kämpft sich der Herzog durch alle Schwierigkeiten und Gefahren hindurch und gelangt von New York aus als Kohlentrimmer über Kirkwall und Kristiania glücklich in die Heimat. — Mit vier Aufnahmen. — Preis 1 Mark. Vorzugs-Ausgabe: geheftet 3 Mark, gebunden 4 Mark.

Kriegsgefangen — über England entflohen! Von Lt. d. R. Robert Neubau. Der Verfasser, der in französische Gefangenschaft geraten war, erzählt seine Schicksale in Feindesland und die ihm mit geradezu indianerhafter List gelungene Flucht. — Preis 1 Mark.

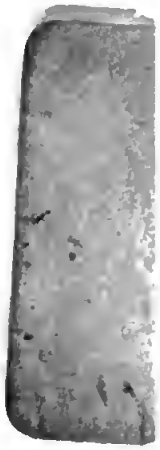
Breslau - Midilli. Ein Jahr unter türkischer Flagge. Selbsterlebtes nach Tagebuchblättern von W. Wath. Das Buch behandelt die Schicksale unseres Kleinen Kreuzers „Breslau", der bei Kriegsbeginn in türkischen Besitz überging. Wir erfahren, in welch hinterlistiger Weise die englische Marinemission die osmanische Flotte entwertet hatte, wie unsere deutschen Seeoffiziere Ordnung schafften, wie tapfer dann unsere blauen Jungens unter der türkischen Flagge fochten und im Schwarzen Meere dem zahlenmäßig weit überlegenen russischen Feinde schweren Schaden zufügten. — Mit vier Abbildungen. — Preis 1 Mark.

Sachsen im Felde (Ostfront). Von Georg Freiherrn v. Ompteda, Rittmeister. Der bekannte Romanschriftsteller stellt seine Landsleute in allen Kriegslagen dar, im Schützengraben, auf einsamer Wacht am Düna-Ufer, im Stabsquartier, im Unterstand, im Waldgefecht, bei der Attacke, dem einsamen Patrouillenritt und in fleißiger Etappenarbeit. Die Skizzen erwecken unsere Freude an dem frischen Lebenshumor der sächsischen Truppen und an der liebenswürdigen Erzählerkunst des Dichter-Rittmeisters. — Preis 1 Mark.

b89100034396

b89100034396a

be kept



Digitized by Google

B9100034396

B89100034396A